ISSN 1426-529X

INDEX 0033491X

MORZA
STATKI I OKRĘTY

CENA 9,90 zł
(VAT 0%)

Magazyn miłośników spraw morskich i okrętowych

NUMER 5/2005
WRZESIEŃ-PAŹDZIERNIK

WYSTAWA IMDS-2005 w SANKT PETERSBURGU

BRYTYJSKIE KRĄŻOWNIKI POMOCNICZE

POLSKIE TARANTULE

J.P. HOLLAND I JEGO OKRĘTY PODWODNE

OSOBLIWE TRIO ŚRÓDZIEMNOMORSKIE

ISSN 1426-529X
05>
9 771426 529994

ORP *Górnik* i ORP *Rolnik* w porcie

«Tarantule» spod polskiej bandery

Foto.: Robert Rochowicz

Dwie polskie Tarantule. Na pierwszym planie ORP *Metalowiec*.

ORP *Górnik*

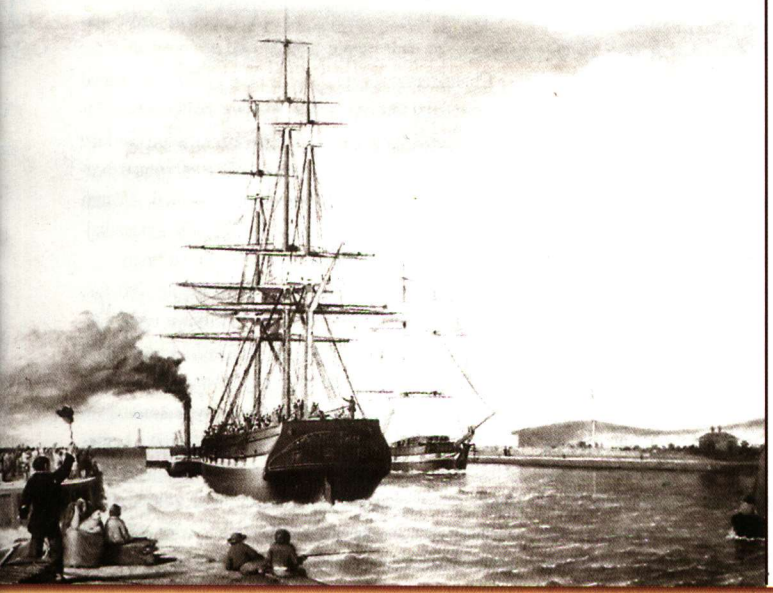
Drodzy Czytelnicy!

Czytając albo tylko uważnie przeglądając ten numer zauważycie pewien typ informacji, który pojawia się prawie we wszystkich rubrykach i w niektórych artykułach. Chodzi o zachowane okręty podwodne. Rubryka „Z życia flot" donosi o przekształceniu w muzeum hiszpańskiego *Delfin* a rubryka „Z życia muzeów morskich" informuje o przekazaniu do muzeum duńskiego *Saelen*. W artykule o Johnie Hollandzie znajdziecie wiadomość, że dwa okręty z jego pionierskiego dorobku istnieją do dzisiaj, przy czym decyzja o zachowaniu jednego z nich zapadła już w 1920 r. Na tym tle ilustrowana informacja o przekazaniu do Muzeum Marynarki Wojennej poszycia kiosku ORP *Dzik* brzmi jak dysonans.

Wysiłki na rzecz ratowania materialnego dorobku narodów, społeczności lokalnych i zawodowych są coraz powszechniejsze i oczywiście dotyczą nie tylko żeglugi i wojska. Dość powiedzieć, że w nadbałtyckim, niewielkim landzie Meklemburgia-Przedpomorze od 1991 r. otwarto około 70 nowych placówek (o niektórych wspominaliśmy na naszych łamach), dzięki czemu jest tam już ponad 100 muzeów. W sąsiadującym województwie Zachodniopomorskim, o porównywalnej wielkości i zaludnieniu, są bodajże tylko cztery muzea (albo siedem, jeśli uwzględnić oddziały Narodowego w Szczecinie).

W tym kontekście trzeba przypomnieć, że prezydent Świnoujścia Janusz Żmurkiewicz toczy upartą walkę o uratowanie ORP *Grunwald*. Może mu jakoś pomożemy?

Redakcja



Z ŻYCIA FLOT 4

KRONIKA POLSKIEJ MARYNARKI WOJENNEJ 8

KRONIKA MORSKIEGO ODDZIAŁU STRAŻY GRANICZNEJ 11

POŻEGNANIA
Lotniskowiec USS America (CV 66) 12
Niszczyciel ORP Warszawa (271) 13

WSPÓŁCZESNE OKRĘTY WOJENNE ŚWIATA
Adam Śmigielski
Korwety typu 'Baynunah' 14

Andrzej Kiński
Wystawa IMDS-2005 w Sankt Petersburgu 20

Robert Rochowicz
Polskie «Tarantule» 26

Krzysztof Kubiak
Turecka inwazja na Cypr w roku 1974 32

Rafał Mariusz Kaczmarek
Wielkanoc 1942 roku na Cejlonie i w Zatoce Bengalskiej (dokończenie) 38

Jacek Jarosz
Brytyjskie krążowniki pomocnicze II wojny światowej 48

Tadeusz Klimczyk
John P. Holland i jego okręty podwodne 56

LEKSYKONY 67

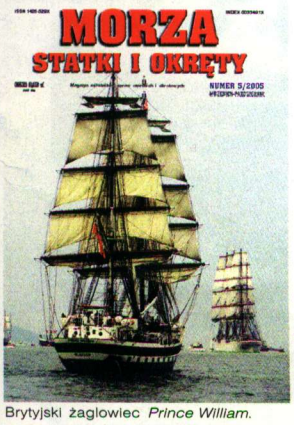
OKRĘTY FLAGOWE ADMIRAŁA NELSONA
Krzysztof Gerlach
Osobliwe trio śródziemnomorskie 69

Monika Lackowska
Lądowanie aliantów na Gallipoli 76

Z ŻYCIA MUZEÓW MORSKICH 82

ARCHIWUM MORSKIE IM. JERZEGO MICIŃSKIEGO 83

NASZA OKŁADKA



Brytyjski żaglowiec *Prince William*.

FOTO: ADAM FLEKS

MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW SPRAW MORSKICH I OKRĘTOWYCH

Dwumiesięcznik, Vol. X, Nr 5(53) Wrzesień-październik 2005 r.

Wydawca: Magnum-X sp. z o.o.,
ul. Skrajna 1/25, 03-209 Warszawa

Redaguje kolegium:
Andrzej Jaskuła (red. nacz.) (amj@magnum-x.pl)
Janusz Kozak (kja@magnum-x.pl),
Robert Rochowicz (roro@magnum-x.pl),
Cezary Szoszkiewicz (cts@magnum-x.pl),
Marek Twardowski (marek@magnum-x.pl),

Stali współpracownicy: Marek Błuś, Jarosław Ciślak (jcislak@poczta.onet.pl), Marek Cieślak, Adam Fleks, Krzysztof Gerlach, Tomasz Grotnik (tgrotnik@box43.pl), Tadeusz Grzesikowski, Wojciech Holicki, Jacek Jarosz, Andrzej Kiński (ak@magnum-x.pl), Tadeusz Klimczyk, Jacek Krzewiński (jkrzew@cto.gda.pl), Krzysztof Kubiak, Piotr Olender (piotrolender@vp.pl), Andrzej Perepeczko, Piotr Stareńczak (seanet@gazeta.pl), Tomasz Szulc, Adam Śmigielski, Lech Trawicki, Janusz Walczak (walczak@mw.mil.pl).

Indeks 0033491X **ISSN 1426-529X**

Adres redakcji: ul. Grochowska 306/310 p. 206, 03-840 Warszawa.
tel.: (0-22) 810-33-30, fax: (0-22) 810-90-79,
(0-58) 302-80-48 – red. nacz. (tel. dom.)

Projekt okładki: Janusz Kozak

Skład: KJA, druk i oprawa: AMIS

Nakład: 12 000 egz.

Copyright © by Magnum-X 2005

All right reserved.

Wszelkie prawa zastrzeżone. Przedruk, kopiowanie oraz powielanie na inne rodzaje mediów bez pisemnej zgody Wydawcy jest zabronione.

Materiałów nie zamówionych nie zwracamy. Redakcja zastrzega sobie możliwość skrótów w tekstach, zmian tytułów oraz dobór ilustracji.

Opinie zawarte w artykułach są wyłącznie opiniami sygnowanych autorów.

Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za treść zamieszczonych ogłoszeń i reklam.

JFS

Fregata *Tjerk Hiddes* (F 830) typu *Karel Doorman* zakupiona przez Chile, gdzie po modernizacji zostanie wcielona do służby jako *Almirante Riveros*.

BELGIA

Rząd belgijski zdecydował się na wznowienie negocjacji z Holandią w sprawie zakupu dwóch używanych fregat uniwersalnych typu *Karel Doorman* (tzw. typ 'M', 3320 ts max, 122,25 m, 29 w.), które miałyby zastąpić pod banderą belgijską fregaty *Wielingen* i *Westdiep*. Pod koniec 2003 r. Belgia miała możliwość dokonania zakupu dwóch fregat typu *Karel Doorman*, jednak obie jednostki ostatecznie zakupiło Chile w marcu 2004 r. Później Belgia przymierzała się do zakupu dwóch brytyjskich jednostek typu 23 (typ *Norfolk*, zw. też typem 'Duke'), które miały zostać wycofane ze służby w Royal Navy. Jednak i w tym przypadku Belgowie zbyt długo się namyślali (brakowało decyzji politycznej), a okręty znowu zostały zakupione w 2005 r. przez Chile, które już wcześniej wcieliło w skład swojej marynarki wojennej brytyjską fregatę *Sheffield* typu 22 Batch 2 (nie mylić z niszczycielem rakietowym *Sheffield* typu 42, utraconym w 1981 r. pod Falklandami). W tym samym czasie Holandia postanowiła ponownie zmniejszyć liczebność swych sił morskich i przedstawiła Belgii ofertę na zakup przedwcześnie wycofywanych okrętów.

Jak się oczekuje, oba kraje wkrótce podpiszą list intencyjny w sprawie zakupu tych fregat, po czym nastąpią szczegółowe negocjacje kontraktowe. Pierwszy okręt może zostać przekazany Belgom w 2007 r., a drugi w 2008. Łączny koszt transakcji ma wynieść 242 mln EUR. Holenderskie fregaty typu 'M' są nowsze i mają znacznie większą wartość bojową niż małe i stare okręty belgijskiego typu *Wielingen* (2430 ts max, 106,4 m, 26 w.), wcielone do służby w 1978 r.

CHILE

Siódmego czerwca 2005 r. rządy Chile i Wielkiej Brytanii podpisały list intencyjny w sprawie zakupu przez Chile trzech fregat typu 23 ze składu Royal Navy. Ostateczny kontrakt miał zostać podpisany 15 września 2005 r. Trzy okręty – *Norfolk*, *Marlborough* i *Grafton* (4200 ts max, 133 m, 28 w.) – mają zostać dostarczone w latach 2006-2008 i w tym samym czasie marynarka chilijska wycofa ze służby trzy ostatnie fregaty typu *Leander* – dwa specjalnie zamówione, czyli *Almirante Lynch* (F 07) i *Almirante Condell* (F 06) oraz dokupiony w 1990 r. używany brytyjski *Achilles*, przemianowany na *Ministro Zenteno* (F 08).

Według doniesień prasowych Chile płaci 225 mln USD za same okręty oraz 125 mln USD za amunicję, części zapasowe, szkolenie załóg oraz za dodatkową armatę Vickers Mk 8 kal. 114 mm L/55, która zostanie zamontowana na przejętej wcześniej fregacie typu 22 drugiej serii, *Sheffield* (4800 ts max, 147 m, 30 w.), wcielonej do służby jako *Almirante Williams* (D 19, okręt klasyfikowany jest jako niszczyciel, czyli 'destructore'). Tak więc łączny koszt pozyskania trzech względnie młodych fregat wynosi 350 mln USD.

Wcielenie do służby czterech fregat ex-brytyjskich i czterech ex-holenderskich (dwie typu *Jacob van Heemskerck* po 3750 ts max i dwie typu *Karel Doorman* po 3320 ts max) umożliwia wycofanie wszystkich starych okrętów brytyjskich typów *Leander* (3000 ts max, 113 m, 30 w.) i 'County' (6200 ts max, 159 m, 30 w.). Nowa flota z napędem turbogazowym ma wg aktualnych planów służyć co najmniej do 2025 r.

Zgodnie z bieżącymi planami *Norfolk* ma przybyć do Chile we wrześniu 2006 r., *Marlborough* w kwietniu 2007, a *Grafton* w styczniu 2008 r. Zakupy te kończą ostatecznie próby zamówienia nowych fregat, znanych jako 'Project Tridente'.

Pierwsza z zakupionych w Holandii fregat, nazwana *Almirante Blanco Encalada* (ex *Abraham van der Hulst*, F 832), przechodzi aktualnie prace adaptacyjne, które umożliwią zaokrętowanie śmigłowca typu AS 532SC *Cougar* zamiast maszyn typu *Lynx* lub *Alouette III*. W stoczni Royal Schelde podwyższony zostanie na okręcie dach hangaru, powiększony pokład śmigłowcowy i zamontowany system wspomagania lądowania obsługi śmigłowca na pokładzie typu ASSIST kanadyjskiej firmy Indal. Drugi z przejmowanych okrętów – *Almirante Riveros* (ex *Tjerk Hiddes*, F 830) – również poddany zostanie takiej przeróbce.

HISZPANIA

Okręt podwodny *Delfin* (S 61) francuskiego typu *Daphné* (869/1043 ts, 13,2/15,5 w., 12 wt 550 mm), zbudowany w latach 1968-1973 na licencji w stoczni EN Bazán w Kartagenie i wycofany ze służby w 2003 r., ustawiony został w 2004 w charakterze obiektu muzealnego w Alicante (na południe od Walencji, mniej więcej w połowie drogi do Kartageny). W marynarce hiszpańskiej służyły cztery takie jednostki, jednak ich czas dobiegł już końca i są one już wycofywane ze służby – *Narval* (S 64) 23 stycznia 2003 r., *Tonina* (S 62) w 2005 i *Marsopa* (S 63) w 2006 r..

Fregata *Cataluña* (F 73), typu *Baleares* (hiszpańska odmiana amer. typu *Knox*), wycofana została ze służby 15 czerwca 2004 r., a prototypowa *Baleares* (F 71) opuści skład floty w 2005 r.

INDIE

Do służby weszła 11 lipca 2005 r. długo oczekiwana fregata rakietowa *Beas* (F 32) typu *Brahmaputra* (typ 16A, 4450 ts max, 126,4 m, 27 w.). Jednostka z napędem turboparowym stanowi rozwinięcie fregat typu *Godavari*, jednak różni się poważnie zestawem uzbrojenia i wyposażenia elektronicznego, co ma decydujący wpływ na znaczne podwyższenie wartości bojowej okrętu. W skład uzbrojenia wchodzi 16 rosyjskich przeciwokrętowych kierowanych pocisków rakietowych *Uran*, armata automatyczna OTO Melara *Super Rapido* kal. 76 mm L/62, cztery rosyjskie armaty rotacyjne AK-630M kal. 30 mm, ośmiokomorowa wyrzutnia izraelskich przeciwlotniczych kierowanych pocisków rakietowych typu *Barak*, dwie trzyrurowe wyrzutnie torped ZOP kal. 324 mm oraz śmigłowiec pokładowy.

IZRAEL

Dwa kolejne (drugi i trzeci w serii) szybkie patrolowce typu 'Super Dvora' Mk III wcielone zostały 13 lipca 2005 r. do służby w izraelskiej marynarce wojennej. Ceremonia odbyła się w bazie Aszdod na wybrzeżu Morza Śródziemnego. Okręty typu 'Super Dvora' Mk III zostały zaprojektowane i są budowane w zakładzie Ramta Division koncernu Israel Aircraft Industries. Pierwsza taka jednostka weszła do służby 11 listopada 2004 r. Aktualne zamówienie obejmuje łącznie sześć patrolowców typu 'Super Dvora' Mk III.

Charakterystyka: D_{max} – 72 ts, L_c – 27,4 m, napęd dwoma silnikami wysokoprężnymi MTU typu 12V 4000 (śruby specjalne typu ASD16 Arneson Surface Drive), prędkość – 45 w., zasięg – ok. 1000 Mm, uzbrojenie – jedna armata *Bushmaster* M242 kal. 25 mm L/87 na stabilizowanej podstawie *Typhoon*, armata kal. 20 mm i dwa karabiny maszynowe kal. 7,62 mm.

Marynarka wojenna zakupiła za kwotę 700 tys. USD cztery szybkie motorówki patrolowe typu 'Defender' produkowane przez amerykańską firmę SAFE Boats International z Port Orchard w nadpacyficznym stanie Waszyngton. Jednostki dostarczone zostaną we wrześniu 2005 r. Motorówki mają aluminiowe kadłuby z grubą piankową odbojnicą i dobrze przeszklonym zabudowanym pomieszczeniem załogowym. Projekt opracowany został zgodnie z wymaganiami amerykańskiego Coast Guardu. Motorówki o długo-

Szybka motorówka patrolowa typu 'Defender', jakich cztery zamówił Izrael w stoczni amerykańskiej.

SAFE Boats

ści 7,6 m i wyporności 2,7 ts są napędzane dwoma silnikami zaburtowymi Honda i osiągają prędkość 46 w., zaś ich zasięg wynosi 175 Mm przy prędkości 35 w. Amerykański Coast Guard zamówił w 2003 r. 700 motorówek typu 'Defender' za kwotę 145 mln USD i 170 z nich znajduje się już w służbie, zastępując stopniowo niestandardowe jednostki tej wielkości.

KANADA

Już w 2001 r. kanadyjskie ministerstwo obrony rozważało możliwość zastąpienia starych małych jednostek szkolnych (YAG – Yard Auxiliary General) większymi okrętami. W rezultacie opracowany został projekt jednostki szkolnej YAG 300 i w listopadzie 2004 r. przetarg na budowę sześciu takich jednostek wygrała stocznia Victoria Shipyards Co. Ltd. z Esquimalt (prowincja Kolumbia Brytyjska). Wartość kontraktu wynosi 69,7 mln CAD. Nowe okręty określane obecnie jako typ 'Orca' zostaną wcielone do służby w latach 2006-2008.

Sylwetka nowego kanadyjskiego okrętu szkolnego typu 'Orca'.

MCS News

Jednostki mają typowy układ konstrukcyjny z nadbudówką na śródokręciu. Wewnątrz kadłuba w części dziobowej znajdują się pomieszczenia mieszkalne, za nimi maszynownia, a na rufie pomieszczenie maszyny sterowej. Na poziomie pokładu górnego w nadbudówce zlokalizowano pomieszczania szkoleniowe. W tylnej części nadbudówki znajduje się kuchnia okrętowa, a całość wieńczy duża, dobrze przeszklona sterówka. Wszystkie stanowiska nawigacyjne są zdublowane dla prowadzenia efektywnego szkolenia kadetów. Okręt ma uzbrojenie w postaci jednego karabinu maszynowego kal. 12,7 mm.

Charakterystyka techniczna okrętów szkolnych typu 'Orca': D – 210 ts, L_c – 33,0 m, L_{klw} – 30,5 m, B – 8,6 m, T – 2,5 m, napęd dwuśrubowy (śruby o skoku stałym i średnicy 1200 mm) dwoma silnikami wysokoprężnymi Caterpillar typu 3516B o mocy po 1825 kW (2481 KM) przy 1600 obr/min z dwiema przekładniami redukcyjnymi typu ZF 7550, elektrownia okrętowa – trzy zespoły prądotwórcze z silnikami Caterpillar typu 3054T o mocy po 72 kW przy 1600 obr/min, prędkość – 20 w., zapas paliwa – 24 m^3, woda słodka – 10,1 m^3, olej smarowy 0,75 m^3. Zasięg pływania wynosi 750 Mm przy prędkości marszowej 15 w. Załoga stała ma liczyć 4 osoby, zaś liczba kadetów określona została na 16. W skład wyposażenia elektronicznego (wszystkie urządzenia będą pochodziły z firmy Raytheon) wejdą dwa radary nawigacyjne typu NSC 1810/6XU, dwa systemy nawigacji satelitarnej DGPS typu MX420, log SAL-R1 oraz echosonda typu GDS101. Całość wyposażenia dopełni niemiecki żyrokompas Anschütz typu 110-233.

KOREA POŁUDNIOWA

W południowokoreańskiej stoczni Hanjin Heavy Industries and Construction w Pusan (Busan) zwodowany został 12 lipca 2005 r. prototypowy desantowiec uniwersalny *Dokdo Ham* (6111) – największy okręt w historii marynarki wojennej Korei Płd.. Jednostka ma wejść do służby już w 2007 r. Część publikacji podaje skróconą nazwę *Dokdo*. Plany przewidują budowę kolejnych trzech takich okrętów. Druga jednostka serii otrzyma nazwę *Marado* i będzie zwodowana w 2007 r., a trzecia nazwana zostanie *Bakenye-Ondgo* i ma być wodowana w 2010. Czwarty okręt serii, dla którego nie wybrano jeszcze nazwy, zostanie wodowany w 2013 r. Początkowo w styczniu 2000 r. do wiadomości publicznej podano informację o planach położenia w 2002 r. stępki pod desantowiec dokujący o wyporności 10 000 ts. Kontrakt na pierwszy okręt podpisano 17 września 2002 r., a jego wartość wynosiła wówczas 266,2 mln USD (prawdopodobnie była to cena samego okrętu bez większości wyposażenia militarnego).

Desantowiec uniwersalny *Dokdo Ham* w okresie projektowania i na początku budowy klasyfikowany był jako LPH, co dobrze odpowiadało jego charakterystyce technicznej, jednak z okazji wodowania prasa i inne media poczęły określać ten okręt jako LPX, czyli Landing Platform Experimental. Jeśli zostanie to potwierdzone przez marynarkę wojenną, może to oznaczać, że *Dokdo Ham* traktowany będzie w pewnym stopniu jako okręt eksperymentalny i dalsze jednostki mogą być budowane wg zmodyfikowanego projektu.

Nowy południowokoreański desantowiec uniwersalny ma wyporność 14 340 ts (pełna 18 860 ts), długość 200 m, szerokość 32 m i zanurzenie 6,5 m. Układ napędowy obejmuje pracujące na dwie linie wałów cztery silniki wysokoprężne Dosan Heavy Industries-SEMT Pielstick typu 16PC2.5 o łącznej mocy 23 536 kW (32 000 KM), co zapewni prędkość 22 w. Okręt będzie zabierał 720 żołnierzy piechoty morskiej i do 70 pojazdów różnej wielkości. W skład grupy lotniczej wejdzie 10 śmigłowców transportowych typu CH-60 lub EH101 *Merlin*. W przestrzeni dokowej na rufie okrętu będzie można przewozić siedem pojazdów amfibijnych lub dwa poduszkowce desantowe amerykańskiego typu LCAC.

Nowy południowokoreański desantowiec uniwersalny ma typową charakterystykę dla takich jednostek budowanych w innych krajach, np. w Japonii czy Hiszpanii. Okręty tego rodzaju ze względu na swoją uniwersalność doskonale nadają się do prowadzenia działań interwencyjnych i misji pokojowych w odległych rejonach świata, jak również do udziału w akcjach pomocy w rejonach dotkniętych klęskami żywiołowymi. Okręt będzie przystosowany do spełniania roli jednostki dowodzenia i w tym celu otrzyma rozbudowany system łączności i kierowania operacjami kombinowanymi dostarczony przez koncern Thales. W skład uzbrojenia obronnego wejdą dwie 21-prowadnicowe wyrzutnie typu Mk 31 przeciwlotniczych kierowanych pocisków rakietowych RAM (RIM-116A). Załoga jednostki ma liczyć ok. 400 ludzi, a zasięg pływania przy prędkości marszowej 18 w. wyniesie ok. 10 000 Mm. W skład wyposażenia elektronicznego wchodzi między innymi już zamontowany nowoczesny holenderski radar trójwspółrzędny SMART-L umożliwiający dozór przestrzeni powietrznej wokół okrętu.

Niespodziewane kontrowersje wzbudził wybór nazwy nowego desantowca. *Dokdo* to nazwa grupy bezludnych skalistych wysepek, położonych na Morzu Japońskim na wschód od wybrzeży południowokoreańskich i 160 km na zachód od najbliższego terytorium japońskiego. Wokół wysp kontrolowanych przez Koreę Płd. znajdują się obfite łowiska również nadzorowane przez Koreę, co od lat denerwuje Japończyków. Ich zdaniem akwen wokół wysp Takeshima (japońska nazwa tych wysp, znane są też jako skały Liancourta, którą to nazwę nadali francuscy wielorybnicy w 1849 r.) i same wyspy powinny należeć do Japonii. W marcu 2005 r. w Japonii ustanowiono nawet „Dzień Wysp Takeshima", który ma przypadać na 22 lutego każdego roku. W odpowiedzi strona południowokoreańska podała, że okrętowi nadano nazwę wysp, aby inspirować w narodzie miłość do własnego terytorium i gotowość do obrony wód terytorialnych. Koreańczycy nadal dobrze pamiętają brutalną japońską okupację ich kraju w latach 1910-1945. Mimo protestów japońskich południowokoreańskie ministerstwo spraw zagranicznych opublikowało oświadczenie, że wyspy Dokdo są suwerennym terytorium Korei Płd. i dlatego strona południowokoreańska nie widzi żadnych problemów z nazwaniem okrętu ich imieniem.

ŁOTWA

Łotewska marynarka wojenna zakupiła od Holandii pięć niszczycieli min typu *Alkmaar* (tzw. 'Tripartite') za kwotę 57 mln EUR (70,5 mln USD). Kontrakt na zakup tych jednostek miał zostać podpisany w sierpniu 2005 r. Okręty wcielone do służby w latach 1983-1984, zostały wycofane w latach 2001-2002 w ramach ogólnej redukcji holenderskiego potencjału militarnego.

Jednostki wcielone zostaną w skład floty łotewskiej w latach 2006-2008 po remontach dokowych, jakie przeprowadzone zostaną w Holandii w Den Helder. Banderę zmienią *Alkmaar* (M 850), *Delfzijl* (M 851), *Dordrecht* (M 852), *Harlingen* (M 854) i *Scheveningen* (M 855). Mają one następującą charakterystykę: 540 ts, 51,6 x 8,96 x 2,45 m, 15 w., 2 pojazdy PAP 104 Mk 4.

Pozostałe okręty holenderskie przechodzą modernizację w ramach programu PAM (Project Adaptation

Minehunters), obejmującą instalację zintegrowanego systemu przeciwminowego Atlas Elektronik IMCMS-S, sonaru Thales typu TSM 2022 Mk III, pojazdów podwodnych Saab typu *Double Eagle* Mk III i „samobójczych" pojazdów podwodnych Atlas Elektronik typu *Seafox*. Jak podaje prasa, rozważana jest obecnie możliwość poddania takiej modernizacji również i jednostek łotewskich, jednak na razie nie wiadomo, skąd miałyby pochodzić znaczne fundusze na ten cel.

MALEZJA

Według ostatnich doniesień prasowych licencyjna budowa malezyjskich korwet typu *Kedah* (niem. typ MEKO 100 RMN, por. „MSiO", nr 5/2004) powoli posuwa się naprzód. Pierwsze bloki pierwszego montowanego lokalnie kadłuba zostały już połączone ze sobą, jednak prace bardzo dalece odbiegają od harmonogramu. Mówi się obecnie, że cały program zostanie ograniczony do czterech okrętów zamiast pierwotnie planowanych 21 sztuk czy zamówionych sześciu. Nawet dwie pierwsze jednostki *Kedah* i *Pahang*, dostarczone prawie gotowe z Niemiec, wciąż nie mają sprawnych systemów walki i są gotowe w ok. 98 procentach. Nie odbyły one dotąd prób integracji systemów, m.in. ze względu na trudną sytuację finansową stoczni PSC Naval Dockyard w Lumut.

Malezyjska fregata *Rahmat* (24), zbudowana w latach 1966-1971 w stoczni Yarrow Shipbuilders w Scotstoun w Wielkiej Brytanii jako *Hang Jebat* (1600 ts max, 93,97 m, 27 w.), została wycofana ze służby i przeznaczona na okręt-muzeum. Jednostkę ustawiono w Lumut na zachodnim wybrzeżu w pobliżu bazy morskiej o tej samej nazwie.

NIEMCY

W stoczni Nordseewerke w Emden należącej do koncernu Thyssen-Krupp Marine Systems odbyło się 1 lipca 2005 r. uroczyste wodowanie okrętu podwodnego *U 34* (1460/1840 ts, 57,1 m, 12/20 w., 6 wt 533 mm). Jest to czwarta i ostatnia jednostka typu 212A z serii zamówionej dla Deutsche Marine. Dwa takie okręty zostały zbudowane w stoczni Howaldtswerke Deutsche Werft w Kilonii (*U 31* i *U 33*), a dwa w Emden (*U 32* i *U 34*).

Wodowanie 1 lipca 2005 r. niemieckiego okrętu podwodnego *U 34* typu 212A w stoczni w Emden.

MLTECH

KONINKLIJKE MARINE

Trzy niszczyciele min (od lewej) – *Dordrecht* (M 852), *Alkmaar* (M 850) i *Delfzijl* (M 851) typu *Alkmaar* z pięciu zakupionych przez Łotwę od holenderskiej marynarki wojennej.

OMAN

O intratny kontrakt na budowę trzech dużych okrętów patrolowych strefy wyłączności gospodarczej (OPV) dla Omanu walczą obecnie już tylko trzy wstępnie wybrane stocznie z Holandii, Korei Płd. i Wielkiej Brytanii. Program budowy nowych jednostek, znany jako 'Project Khareef', przewiduje wprowadzenie do służby okrętów o długości ok. 100 m z lądowiskiem dla śmigłowca pokładowego. Wspomniane wyżej stocznie to Schelde Naval Shipbuilding, Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering oraz VT Shipbuilding (skrót 'VT' oznacza Vosper Thornycroft). Oczekiwana wartość kontraktu ma sięgać kwoty 600 mln USD.

W chwili ogłoszenia w 2003 r. 'Project Khareef' dotyczył okrętów o długości nie przekraczającej 80 m, jednak po dodaniu śmigłowca w 2004 r. ich długość wzrosła do 100 m. Stocznia Schelde Naval Shipbuilding oferuje modyfikację swej korwety typu 'Sigma' (cztery korwety zamówiła marynarka wojenna Indonezji), zaś Daewoo proponuje przedłużony wariant własnego projektu DW-1300H. Brytyjski VT Shipbuilding przedstawia swoją koncepcję wielozadaniowego okrętu typu OPV. Schelde jest pierwszym z oferentów zaproszonym do szczegółowej prezentacji swej oferty i już w sierpniu w Omanie przebywała grupa specjalistów holenderskich. VT Shipbuilding dokona prezentacji we wrześniu, a Daewoo w październiku. Najbardziej odpowiednia oferta zostanie wybrana do końca 2005 r., a kontrakt ma zostać podpisany w pierwszej połowie 2006 r. Dostawy gotowych jednostek mają się rozpocząć w 2009 r. Oczekuje się, że niemiecka firma Atlas Elektronik będzie dostawcą systemu dowodzenia typu COSYS 100, jednak rozważana jest także propozycja przedłożona przez EADS (European Aeronautic Defence and Space Company).

Jednostki projektu 'Khareef' będą pierwszymi od połowy lat dziewięćdziesiątych (od projektu 'Mawj' obejmującego duże ścigacze rakietowe *Al Bushra*, *Al Mansoor* i *Al Najah* oraz projektu 'Muheed', obejmującego dwie korwety) nowymi okrętami zamówionymi przez Oman dla swojej marynarki wojennej.

Amerykańska stocznia United States Marine w Nowym Orleanie miała w 2005 r. rozpocząć budowę trzech nowych okrętów patrolowych o długości 27 m, przeznaczonych dla omańskiej straży przybrzeżnej. Kontrakt o wartości 18,8 mln USD podpisany w czerwcu 2005 r. przewiduje dostawę wszystkich trzech jednostek do maja 2007. Omańska straż przybrzeżna stanowiąca oddział Królewskiej Policji Omanu eksploatuje obecnie jednostki datujące się z lat osiemdziesiątych kwalifikujące się już do wymiany.

PERU

Pierwsza z dwóch zakupionych przez Peru włoskich fregat typu *Lupo* (w sł. 1977-1980, 2525 ts max, 113,55 m, 32 w.) przybyła do Callao 7 czerwca 2005 r. i jest to *Aguirre* (ex *Orsa*). Bliźniacza *Palacios* (ex *Lupo*) zawinęła do swojej nowej bazy w lipcu 2005 r. Okręty otrzymały alfanumeryczne znaki taktyczne FM 55 i FM 56. *Palacios* jeszcze pod koniec czerwca 2005 r. przebywała we włoskiej bazie morskiej La Spezia. Aktualnie rząd peruwiański kontynuuje negocjacje z Włochami w sprawie zakupu pozostałych dwóch okrętów typu *Lupo*, które miałyby zostać dostarczone w 2006 r. Jednostki te to *Sagittario* i *Perseo*. W ten sposób marynarka peruwiańska dysponowałaby na koniec 2006 r. jednorodnym zespołem ośmiu fregat typu *Lupo* złożonym z czterech okrętów budowanych na własne zamówienie w latach 1974-1984 (dwie we włoskim Muggiano i dwie licencyjnie w Callao) i czterech jednostek zakupionych od Marina Militare.

Jak podano, krążownik lekki *Almirante Grau* (CLM 81, ex-hol. *De Ruyter*, wod. 1944, w sł. 1953, w Peru od 1973 r., 12 165 ts, 187,3 m, 32 w., 8 x 152 mm, 8 x 40 mm, 8 wpk *Otomat*, planowano też całkiem niedawno ośmiopojemnikową wpk *Albatros*) pozostanie w służbie czynnej jeszcze przez kilka lat. Jest to ostatni na świecie czynny krążownik artyleryjski i jego działa kal. 152 mm są również największymi armatami na eksploatowanym współcześnie okręcie wojennym.

REPUBLIKA POŁUDNIOWEJ AFRYKI

Ostateczne próbne strzelania południowoafrykańskiego przeciwlotniczego kierowanego pocisku rakietowego *Umkhonto* opracowanego przez firmę Denel odbyły się 22 lipca na poligonie Overberg w

Prowincji Przylądkowej Zachodniej. Pocisk *Umkhonto* uzbrojony w ostrą głowicę bojową trafił i strącił zdalnie sterowany samolot-cel typu *Skua* po pościgu z wykorzystaniem manewrów wywołujących wysokie przeciążenia. Próby obserwowane były przez oficerów południowoafrykańskiej i fińskiej marynarki wojennej. W wyniku udanych prób pocisk rakietowy *Umkhonto* skierowany zostanie do produkcji seryjnej i wejdzie na uzbrojenie okrętów RPA i Finlandii.

SINGAPUR

Fregata rakietowa *Tenacious* (3200 ts, 110,0 m, 31 w.) zwodowana została 15 lipca 2005 r. w singapurskiej stoczni Singapore Technologies Marine. Matką chrzestną była pani Lalitha Jayakumar, żona wicepremiera S. Jayakumara. Jest to czwarty okręt typu *Formidable* z serii sześciu budowanych dla marynarki wojennej tego kraju. Prototypowy *Formidable* zbudowany we Francji wejdzie do służby pod koniec 2005 r. Wodowanie zgodnie z planem już trzeciej jednostki licencyjnej w Singapurze dobitnie świadczy o doskonałej wręcz organizacji produkcji w przemyśle okrętowym tego kraju.

STANY ZJEDNOCZONE

Ze względu na starzenie się pięciu desantowców uniwersalnych typu *Tarawa* (LHA 1-5) wcielonych do służby w latach 1976-1980 (40 891 ts max, 254,2 m, 24 w.), marynarka wojenna USA wdraża obecnie plan budowy czterech nowych desantowców uniwersalnych typu oznaczonego roboczo LHA(R), gdzie litera 'R' w symbolu oznacza Replacement. Budowane będą tylko cztery takie okręty, ponieważ jedna jednostka typu *Tarawa* zastąpiona zostanie przez ósmy okręt typu *Wasp – Makin Island* (LHD 8), który wejdzie do służby w 2007 r.

Stocznia Northrop Grumman Ship Systems w Pascagouli w stanie Missisipi (dawniejszy Ingalls) rozpoczęła już planowanie produkcji i szczegółowe prace projektowe w ramach kontraktu o wartości 109,6 mln USD ogłoszonego 18 lipca 2005 r. Kontrakt obejmuje również finansowanie pierwszych zamówień materiałów do budowy jednostki prototypowej. Całkowita wartość tego wstępnego kontraktu wzrośnie wkrótce do 264 mln USD. Łączny koszt jednego desantowca typu LHA(R) wyniesie 3-4 mld USD. Nowe okręty otrzymają oznaczenia LHA 9 do LHA 12.

Nowe desantowce uniwersalne typu LHA(R) stanowić będą wersję rozwojową okrętu *Makin Island* (LHD 8), ostatniej jednostki typu *Wasp*, napędzanej turbinami gazowymi zamiast stosowanych dotychczas napędów turboparowych. Desantowce typu LHA(R) również otrzymają napęd turbogazowy. Będą one także specjalnie dostosowane do wykorzystania przez piechotę morską samolotów transportowych typu V-22 *Osprey*, a także samolotów myśliwskich skróconego startu i lądowania F-35B Joint Strike Fighter. Wstępna charakterystyka nowych okrętów ma być następująca: D_{max} – 50 000 ts, L_c – 280,77 m, B – 45,71 m (32,31 m na klw), napęd dwuśrubowy czterema turbinami gazowymi, prędkość – 24 w. Ładunek bojowy okrętu obejmować ma ponad 1800 żołnierzy wraz z niezbędnym sprzętem.

NORTHROP GRUMMAN

Przewidywany widok nowego amerykańskiego desantowca uniwersalnego typu LHA 9, znanego obecnie jako LHA(R).

Stary spalinowoelektryczny okręt podwodny *Razorback* (SS 394) typu *Balao* GUPPY IIA wodowany 27 stycznia 1944 r. i przekazany Turcji 17 listopada 1970 jako *Murat Reis* został ustawiony 18 lipca 2004 r. jako okręt-muzeum w North Little Rock w stanie Arkansas.

SZWECJA

Szwedzka stocznia Kockums w Karlskronie (niegdyś Karlskronavarvet), należąca do koncernu Thyssen-Krupp Marine Systems, wybrana została na głównego wykonawcę programu modernizacji szwedzkich niszczycieli min typu *Landsort* wcielonych do służby w latach 1984-1992 (7 jedn., 360 ts max, 47,5 m, 15 w.). Kontrakt o wartości 1 mld SEK (133 mln USD) podpisany został z szefostwem logistyki (FMV) szwedzkiej marynarki wojennej w grudniu 2004 r. Modernizacja dokonywana będzie w dwóch etapach.

Pierwsza faza realizacji programu obejmie trzy okręty – *Koster* (M 73), *Vinga* (M 75) oraz *Ulvön* (M 77) – i umożliwi tym jednostkom branie udziału w akcjach międzynarodowych sił szybkiego reagowania. Później te trzy okręty oraz *Kullen* (M 74) i *Ven* (M 76) – zmodernizowane dla operacji międzynarodowych w 2003 r. – poddane zostaną znacznie poważniejszej modernizacji, w ramach której otrzymają nowy system dowodzenia, nowy sonar kadłubowy, nowy pojazd podwodny oraz inne systemy niszczenia min i obrony powietrznej.

Pierwszym okrętem modernizowanym w ramach pierwszej fazy programu będzie *Koster*, który już znajduje się w stoczni w Karlskronie, a następnie prace rozpoczną się na *Vindze* i *Ulvönie*. Modernizacją systemów przeciwminowych zajmie się w ramach kontraktu o wartości 37 mln USD niemiecka firma Atlas Elektronik. Prace na pięciu okrętach obejmą wymianę systemu dowodzenia na nowy typu IMCMS-S (Integrated Mine Countermeasure System) wraz z sonarem kadłubowym HMS-12M i systemem identyfikacji oraz niszczenia min *SeaFox* (wszystko produkcji niemieckiej firmy Atlas Elektronik). System będzie także posiadał funkcje zdalnego poszukiwania min i trałowania. Taki sam system dowodzenia przewidziany jest do instalacji na 10 modernizowanych holenderskich niszczycielach min typu *Alkmaar* ('Tripartite') i sześciu belgijskich typu 'Tripartite'. Zgodnie z aktualnymi planami szwedzkie niszczyciele min typu *Landsort* zakończą modernizację w latach 2008-2009. Pojazdy podwodne *Double Eagle* Mk III wraz z niezbędnym wyposażeniem dostarczy firma Saab Underwater Systems w ramach kontraktu o wartości 70 mln SEK (9,3 mln USD).

WŁOCHY

W stoczni Intermarine w Sarzana (w pobliżu La Spezii), należącej do grupy stoczni Rodriqueza, zwodowano w czerwcu 2005 r. szybki okręt patrolowy *Salone* (G 123) typu 'Bigliani IV', przeznaczony dla Guardia di Finanza, czyli służb celnych. Ta ósma jednostka serii oddana zostanie do służby za osiem miesięcy. Okręt o kadłubie i nadbudówce wykonanych całkowicie z laminatów ma długość 27 m i osiąga prędkość 40 w. Zbudowano

JFS

Szwedzki niszczyciel min *Kullen* (M 74) typu *Landsort* – jeden z pięciu przeznaczonych do modernizacji.

go w ramach kontraktu na 10 jednostek 27-metrowych i pięć 35-metrowych. Stocznia dostarczyła już także trzy większe jednostki 35-metrowe i są to *Di Bartolo* G3, *Avallone* G4 i *Oltramonti* G5. Pozostałe dwa okręty tego typu otrzymały oznaczenia G1 i G2. Ich charakterystyka jest następująca: D_{max} – 114,6 ts, L_c – 35,5 m, L – 31,3 m, B – 7,55 m, T – 2,1 m, napęd dwuśrubowy dwoma silnikami wysokoprężnymi MTU typu 16V396 TB94 o łącznej mocy 488 kW (664 KM), elektrownia okrętowa – 2 x 9 kW oraz 1 x 12,5 kW, prędkość – 35 w., zasięg – 900 Mm przy 20 w., załoga – 14 ludzi (plus 3 instruktorów i 14 kadetów), uzbrojenie – jedna armata automatyczna OTO Melara-Mauser kal. 30 mm L/80, 2 km-y MG 42/59 kal. 7,62 mm.

OPRAC. ADAM ŚMIGIELSKI

PRZEBAZOWANIE JEDNOSTEK POMOCNICZYCH

W związku z postępującymi zmianami organizacyjnymi w MW, z dniem 15 lipca 2005 roku dwie pomocnicze jednostki pływające zmieniły miejsce bazowania. Holownik *H-6* projektu H-960 został przebazowany z KPW Hel do KPW Świnoujście. Natomiast pływająca stacja demagnetyzacyjna *SD-11* projektu B208 zmieniła podporządkowanie z KPW Gdynia na KPW Świnoujście. Jednostka zostanie przebazowana do Świnoujścia po planowanym remoncie, gdzie zastąpi wycofaną ze służby 31 maja 2005 roku bliźniaczą *SD-12*.

WIZYTY OKRĘTÓW W POLSCE

Okres wakacyjny jak zawsze charakteryzuje się mniejszą liczbą wizyt obcych okrętów w polskich portach.

Od 9 do 12 września w Gdyni przy Nabrzeżu Polskim gościł stały zespół sił uderzeniowych NATO STANMARGROUP-1. Była to wizyta przed ćwiczeniem DANEX-05. Zespół wszedł do Gdyni w składzie:

- kanadyjska fregata *Halifax* (FFH 330),
- portugalska fregata *Corte Real* (F 332),
- holenderska fregata *Willem van der Zaan* (F 829),
- duńska fregata *Niels Juel* (F 354),
- amerykańska fregata *Klakring* (FFG 42),
- niemiecka fregata *Bayern* (F 217),
- niemiecki zbiornikowiec *Rhön* (A 1443).

Przez dwa weekendy sierpnia w Gdyni z „odpoczynkową" wizytą był duński okręt typu 'Standard Flex 300' – *Skaden* (P 561). Wpierw cumował przy Nabrzeżu Polskim, a w następny weekend przy Nabrzeżu Pomorskim. Okręt był w tym czasie w rejsie rozpoznawczym na Zatoce Gdańskiej na wysokości rosyjskiej bazy morskiej Bałtijsk. Taki sposób realizacji zadania bojowego przez duńskie 'Standard Flexy 300' stał się już zasadą dla tych jednostek, na których komfort wypoczynku nie jest za wysoki podczas długich wyjść w morze. Na takie rejsy okręty wyposażone są w kontenery z dodatkową aparaturą rozpoznawczą i prawdopodobnie mają większą o 4-6 osób załogę.

W Gdańsku-Nowym Porcie od 5 do 8 sierpnia z wizytą szkolną przebywał żaglowiec MW Szwecji *Gladan* (S 01). Na jego pokładzie oprócz 16 członków załogi było 28 słuchaczy szkoły wyższej marynarki wojennej.

Również z wizytą szkolną w gdyńskiej Akademii MW był rosyjski okręt szkolny *Smolnyj* (210). Przy Nabrzeżu Polskim cumował od 22 do 25 lipca 2005 roku. Warto przypomnieć, iż okręt należy do typu 887 zaprojektowanego w Polsce, a zbudowała go Stocznia Szczecińska. Został przekazany MW ZSRR 30 czerwca 1976 roku. Po nim w Szczecinie zbudowano jeszcze dwa okręty tego projektu. W latach osiemdziesiątych i wcześniej okręty szkolne floty zza wschodniej granicy były częstymi gośćmi, teraz należą do rzadkości.

Ćwiczenie DANEX 05, amerykańska fregata typu OHP USS *Klakring* widziana z pokładu polskiej fregaty typu OHP ORP *Generał Kazimierz Pułaski*, która również brała udział w manewrach. Już w 2006 oku wejdzie w skład stałego zespołu STANMARGROUP – 1

PERSONALIA

Kontradmirał Czesław DYRCZ

Ur. – 1955 r. Zawodową służbę rozpoczął od okrętów podwodnych. Jako najlepszy nawigator Marynarki Wojennej (przez kilka lat z rzędu) w roku 1982 został zastępcą dowódcy ORP Iskra, a 2 lata później dowódcą żaglowca. Dwukrotnie opłynął przylądek Horn, uczestniczył w dwóch rejsach dookoła świata. Pod jego dowództwem ORP Iskra zwyciężyła w prestiżowych regatach żaglowców „Cutty Sark". Podczas wieloletniej służby na morzu przebył odległość równą 10 długościom równika (łącznie ponad 400 tys. km). W roku 1998 został flagowym nawigatorem Marynarki Wojennej, a dwa lata później szefem szkolenia 3. Flotylli Okrętów w Gdyni. W październiku 2002 roku objął stanowisko szefa Biura Hydrograficznego MW. Po rocznych studiach w AON 18 sierpnia 2005 roku został dowódcą 9. Flotylli Obrony Wybrzeża w Helu.

SZTANDAR DLA 43. BAZY LOTNICZEJ

12 września 2005 roku w Gdyni-Babich Dołach miała miejsce uroczystość wręczenia nowego sztandaru 43. Bazie Lotniczej BLMW. Baza powstała z dniem 1 stycznia 2003 roku w miejsce 3. Batalionu Zabezpieczenia BLMW (który istniał od 1 stycznia 1995 r.). 43. Baza Lotnicza odziedziczyła po swoim poprzedniku tradycje i imię kmdra ppor. inż. Zygmunta Mariana Horda, który poległ 12 września 1939 roku w natarciu pod Mostami.

Sztandar 43. BLot jest 21. sztandarem nowego typu wręczonym od 1994 roku jednostce MW. W MW większość jednostek posiada swój sztandar, pozostało już tylko kilka jednostek bez niego. Są to m.in. 9. Dywizjon Przeciwlotniczy w Ustce, Baza Techniczna MW w Gdyni, Dywizjon Zabezpieczenia Hydrograficznego w Gdyni, Centrum Operacji Morskich w Gdyni i 44. Baza Lotnicza w Siemirowicach (co prawda miały swoje sztandary 4. Batalion Zabezpieczenia w Darłowie i 5. Batalion Zabezpieczenia w Siemirowicach, z których powstała ta baza). Ze względu na planowaną likwidację swojego znaku bojowego niestety nie otrzymają już 4. Batalion Minowania MW w Dziwnowie i KPW w Kołobrzegu.

KIOSK ORP *DZIK* W MUZEUM MW

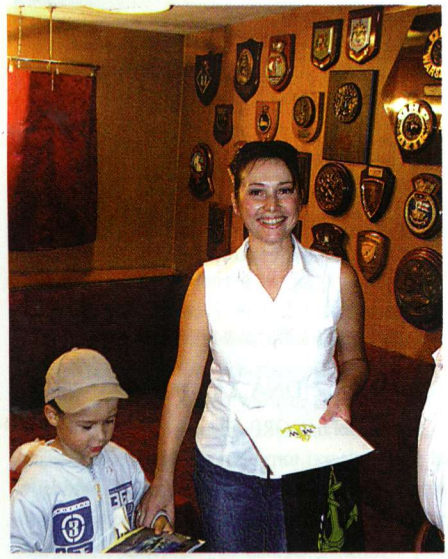
Na terenie plenerowej ekspozycji uzbrojenia i wyposażenia okrętowego Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni na Bulwarze Nadmorskim pojawił się w sierpniu kiosk okrętu podwodnego ORP *Dzik*. Okręt został złomowany w Gdańsku wiosną tego roku wraz z bliźniaczym ORP *Wilk*. W muzeum stanął sam kiosk, a właściwie jego zewnętrzna obudowa. Wewnątrz jest pusty. Wielką szkodą jest to, że kiosk przecięto do transportu w trzech częściach (mniej więcej w połowie długości oraz w tylnej części odcięto „gruszkę" zamykającą od góry konstrukcję kiosku). Prawdopodobnie spowodowane to było oszczędnością w kosztach transportu. W każdym razie dobrze, że choć taki widowiskowy element zostanie po okrętach typu 'Foxtrot'. Poprzednie typy okrętów użytkowane w MW nie pozostały w takich formach dla publiczności. Na razie kiosk stoi pod południową częścią ogrodzenia, co sprawia wrażenie tymczasowego miejsca ekspozycji tego elementu.

Kiosk okrętu podwodnego ORP „Dzik" w Muzeum Marynarki Wojennej.

PIĘCIOMILIONOWY GOŚĆ NA ORP *BŁYSKAWICA*

26 sierpnia na pokład okrętu-muzeum ORP *Błyskawica* wszedł pięciomilionowy gość. Okazała się nim pani Barbara Mikołajczak z Wrześni. Na pamiątkę turystka otrzymała dożywotni bilet wstępu do wszystkich

obiektów Muzeum Marynarki Wojennej. Co ciekawe, pani Barbara była na okręcie z synkiem i mężem, a mimo to właśnie ona została honorowym gościem. Dziwnym trafem, kluczowymi osobami zwiedzającymi okręt są zawsze piękne kobiety. Dla przypomnienia, czteromilionowym zwiedzającym również była urocza pani. Ciekawe, czy ten specyficzny sposób liczenia swoich gości załoga okrętu utrzyma do sześciomilionowego gościa. Wówczas pewnie można będzie już mówić o tradycji. Czego załodze i kierownictwu MMW życzymy.



Barbara Mikołajczak z synem Konradem, która jako pięciomilionowa zwiedzająca weszła na pokład ORP „Błyskawica". Na zdjęciu w Saloniku Kapitańskim okrętu-muzeum.

ORP *MEWA* W SIŁACH NATYCHMIASTOWEGO REAGOWANIA NATO

Niszczyciel min ORP *Mewa* ponownie wszedł w skład Zespołu Obrony Przeciwminowej NATO SNMCMG 1 (Standing NATO Response Force Minecountermeasures Group 1). Okręt wszedł do zespołu na okres od sierpnia do października 2005 roku. ORP *Mewa* operowała na Atlantyku, Morzu Północnym i w Cieśninach Bałtyckich oraz następujących bazach: Glasgow, Faslane, Kopenhaga, Sonderborg, Zeebrugge i Ronne. Do kraju powróci 24 października. Po raz pierwszy ORP *Mewa* operowała w składzie natowskiego zespołu sił obrony przeciwminowej pod koniec roku 2002. W tym samym czasie okręt jest również w piątym zestawie krajowych Sił Odpowiedzi NATO w ramach kontyngentu różnych jednostek i komponentów polskich, który jest gotowy do działania przez pół roku, w tym wypadku do końca 2005 roku.

PERSONALIA

Kontradmirał Jerzy PATZ

Ur. – 1953 r. Od 1973 studiował w WSMW. Zawodową karierę rozpoczął w 13. Dywizjonie Trałowców w Helu. W latach 1984-1986 studiował w Leningradzie. Od 1986 roku był szefem Sztabu 13.DT, a od 1988 do 1991 roku dowodził nim. Następnie został szefem Sztabu 9. Flotylli Obrony Wybrzeża. W roku 1993 ukończył podyplomowe studia operacyjno-strategiczne w AON. W 2000 roku został szefem Szefostwa Szkolenia Morskiego. Od lipca 2004 roku jest dowódcą 3. Flotylli Okrętów w Gdyni.

AWANSE W MW

Na podstawie decyzji ministra Obrony Narodowej z 3 sierpnia 2005 roku dowódca MW wręczył 12 sierpnia na pokładzie ORP *Błyskawica* awanse. Nowymi komandorami zostali: Jacek Choczyński, Tadeusz Dąbrowski i Jerzy Pyrchla, nowymi komandorami porucznikami Witold Cieszkowski, Jerzy Łubkowski, Piotr Ostrowski, Arkadiusz Szczechowicz i Leszek Wonka, a nowymi komandorami podporucznikami Jarosław Janulewicz, Przemysław Kasaś i Artur Kołaczyński. Na stopień por. mar. mianowano Łukasza Sułka.

AWANSE ADMIRALSKIE

15 sierpnia 2005 roku, z okazji Święta Wojska Polskiego, sześciu oficerów otrzymało z rąk prezydenta RP Aleksandra Kwaśniewskiego awanse na stopnie admiralskie. Uroczystość wręczenia nominacji odbyła się w Warszawie.

Awanse otrzymali:

– wiceadmirał Marek Brągoszewski – zastępca dowódcy Marynarki Wojennej, dowódca Centrum Operacji Morskich – na stopień admirała floty;

– kontradmirał Henryk Sołkiewicz – szef Sztabu Marynarki Wojennej – na stopień wiceadmirała;

– kontradmirał Maciej Węglewski – szef Szkolenia Marynarki Wojennej – na stopień wiceadmirała;

– komandor Jerzy Patz – dowódca 3.FO – na stopień kontradmirała;

– komandor Jerzy Lenda – dowódca 8.FOW – na stopień kontradmirała;

– komandor Czesław Dyrcz – dowódca 9.FOW – na stopień kontradmirała.

Do stopnia wiceadmirała awansował również kontradmirał Marian Prudzienica, zastępca dowódcy Dowództwa Operacyjnego, wcześniej dowodził 9. Flotyllą Obrony Wybrzeża w Helu oraz Stanowiskiem Dowodzenia MW.

ĆWICZENIA I MANEWRY

DANEX 05

Od 9 do 25 września rozegrane zostały na Bałtyku ćwiczenia z udziałem okrętowych sił stabilizacyjnych. Scenariusz przewidywał fikcyjny konflikt lokalny spowodowany przez paramilitarną organizację nacjonalistyczną. W manewrach udział brało 65 okrętów oraz lotnictwo morskie z 13 państw, w tym dwa stałe zespoły Sił Odpowiedzi NATO (z Belgii, Danii, Estonii, Holandii, Kanady, Litwy, Łotwy, Niemiec, Norwegii, Polski, Portugalii, Stanów Zjednoczonych i Wielkiej Brytanii). Siły Odpowiedzi NATO reprezentowały: Standing NATO Response Force Maritime Group 1 (sześć fregat i okręt zabezpieczenia) oraz Standing NATO Response Force Minecountermeasures Group 1 (grupa siedmiu okrętów prowadząca działania przeciwminowe). Manewry przeprowadzono w zachodniej części Bałtyku oraz w Cieśninach Bałtyckich.

Faza 1 – część portowa ćwiczenia – przeprowadzana była równolegle w Gdyni i w Kopenhadze. Faza 2 – pierwszy etap części morskiej, podczas którego ćwiczono podstawowe elementy działań na morzu (pojedyncze okręty i zespoły specjalistyczne). Faza 3 – etap organizacyjny, który służył zgraniu się jednostek do ostatniej części ćwiczenia. Faza 4 – główna część manewrów – wybucha fikcyjny konflikt spowodowany przez paramilitarną organizację nacjonalistyczną Islandian Rebels. Siły uczestniczące w ćwiczeniu podzielono na dwie grupy. Pierwsza działała pod auspicjami NATO, a druga reprezentowała lokalne mocarstwo – Northlandię.

Marynarka Wojenna skierowała do działań na morzu fregatę ORP *Gen. K. Pułaski*, okręt podwodny ORP *Sokół*, niszczyciel min ORP *Mewa* oraz dwa śmigłowce zwalczania okrętów podwodnych Mi-14PŁ. To ostatnie poważne szkolenie przed wejściem fregaty *Pułaski* do SNRFMG 1 w 2006 roku.

OPEN SPIRIT 05

Niszczyciel min ORP *Flaming* brał udział w manewrach pod kryptonimem „Open Spirit 05". To cykliczne szkolenie okrętów przeciwminowych NATO i innych partnerów połączone z rzeczywistym oczyszczaniem wód terytorialnych Łotwy z niebezpiecznych pozostałości jeszcze z czasów II wojny światowej. Tym razem wzięło w niej udział 19 okrętów z 13 państw (Belgii, Danii, Estonii, Finlandii, Francji, Holandii, Litwy, Łotwy, Niemiec, Polski, Rosji, Szwecji i Wielkiej Brytanii). Zespół zebrał się w Rydze 2 września. 5 września okręty rozpoczęły fazę morską operacji. ORP *Flaming* działał w jednej grupie taktycznej z jednostkami z Belgii, Danii, Francji, Holan-

PERSONALIA

Kontradmirał Jerzy Lenda

Ur. – 1953 r. W 1972 roku wstąpił do WSMW. Po promocji w roku 1976 skierowany do 8. Flotylli Obrony Wybrzeża w Świnoujściu (2. Brygada Okrętów Desantowych). W latach 1981-1983 studiował w Leningradzie. W latach 1996-2002 dowodził 2. Dywizjonem Okrętów Transportowo-Minowych. W 1998 roku uczestniczył w międzynarodowym ćwiczeniu „COOPERATIVE JAGUAR-98", jako dowódca międzynarodowej grupy amfibijnej. Po zakończeniu ćwiczenia podejmował na pokładzie ORP Lublin królową Danii - Małgorzatę II. W 1999 ukończył studia operacyjno-strategiczne w AON. W roku 2000 uczestniczył w międzynarodowym ćwiczeniu „COOPERATIVE BANNER-2000", jako dowódca sił morskich (w ćwiczeniu brało udział 38 okrętów z 10 państw). W latach 2002-2004 pełnił obowiązki szefa szkolenia flotylli, a następnie odbył roczne studia w Naval Command College w Newport (stan Rhode Island, USA). W dniu 19 sierpnia objął obowiązki dowódcy 8. Flotylli Obrony Wybrzeża w Świnoujściu.

dii i Wielkiej Brytanii. Operacja na morzu trwała do 12 września. Polskie okręty uczestniczą w „Open Spirit" od roku1998.

SQUADEX 05

Od 15 do 19 sierpnia podczas ćwiczenia SQUADEX marynarze z Danii i Polski ćwiczyli poszukiwanie i zwalczanie okrętów podwodnych w zachodniej części Bałtyku oraz w rejonie duńskiej wyspy Bornholm. Wydzielone do ćwiczenia siły to: fregaty typu *Niels Juel* – *Niels Juel* i *Peter Tordenskiold* oraz okręty typu 'Standard Flex 300' w wersji ZOP – *Lommen*, *Ravnen*, *Viben*, *Skaden*, *Glenten* i *Havkatten*.

AKCJE RATOWNICZE

- 20 lipca w południe *Anakonda* przetransportowała 43-letniego, nieprzytomnego i będącego w stanie krytycznym pasażera promu *Scandinavia* do Szpitala MW w Gdańsku-Oliwie. Prom znajdował się na redzie portu gdańskiego w odległości 4,5 mil morskich od wejścia.
- 26 lipca popołudniu ponownie *Anakonda* zabrała do szpitala 44-letniego pasażera promu *Stena Nordica* z diagnozowanym udarem mózgu. Trafił również do 7. Szpitala MW, który jako jedyny w Trójmieście posiada certyfikowane lądowisko dla śmigłowców znajdujące się w ciągu leczniczym oddziału ratunkowego.
- 28 lipca w południe *Anakonda* zabrała chorego z pokładu holownika *Neptun*. Statek znajdował się 15 mil morskich na północny zachód od Rozewia. Chory w stanie dobrym trafił do Szpitala MW w Gdańsku-Oliwie.
- 29 lipca 30 mil morskich na północny zachód od Kołobrzegu doszło do wypadku na kutrze *WŁA-92*. Do akcji skierowano ciężki śmigłowiec Mi-14PS z Darłowa. Ranny miał duży upływ krwi. Lekarz pokładowy udzielił mu pierwszej pomocy medycznej. Poszkodowanego rybaka przetransportowano do Kołobrzegu.
- 5 sierpnia Mi-14PS z Darłowa poszukiwał obsady kajaka, który dryfował pusty w odległości 6 mil morskich na północ od Kołobrzegu. Ponad trzygodzinne poszukiwania nie przyniosły rezultatu. Po południu dryfujący kajak wypatrzyła załoga kutra rybackiego *KOŁ-7*. To typowe wezwanie „wakacyjne", gdy okazuje się, że nieumiejętnie zabezpieczone, dryfujące łodzie, materace, kajaki i inne „pływadła" podnoszą alarm całego systemu ratowniczego. Dochodzenie w sprawie prowadzi Urząd Morski w Słupsku.
- 10 sierpnia śmigłowiec *Anakonda* był zaangażowany w akcji wraz z ratownikami ze Szwecji i Rosji w ratowaniu załogi polskiego jachtu *Rzeszowiak*. Uratowanych zostało dziewięciu członków załogi. Jednego z żeglarzy, który wypadł za burtę, nie odnaleziono. Tragedia rozegrała się 25 mil morskich na północny zachód od przylądka Taran. W nocy z 9 na 10 sierpnia, w wyniku bardzo silnego sztormu, jacht nabierał wody i stracił silnik oraz część ożaglowania. Ze względu na pozycję jachtu akcję koordynowało Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne w Kaliningradzie. Załogi śmigłowców podjęły na pokład dziewięciu żeglarzy i przetransportowały ich do szpitali w Gdańsku-Oliwie i na gdańską Zaspę. W trakcie prowadzenia akcji ratowniczej w rejonie panowały bardzo trudne warunki: prędkość wiatru dochodziła do 30 m/s, stan morza wynosił 9, a widoczność spadła nawet poniżej jednej mili morskiej. Po starcie pierwszej *Anakondy* służby ratownicze przygotowały dwie kolejne oraz jeden Mi-14PS ściągnięty z Darłowa na podmianę w trakcie długotrwałej akcji poszukiwawczej. Do startu była gotowa również dyżurna *Bryza* z zadaniem kierowania i koordynacji działań śmigłowców z powietrza oraz transmisji danych radarowych do stanowiska dowodzenia Centrum Operacji Morskich.
- 10 sierpnia, tym razem po południu, *Anakonda* przetransportowała do Szpitala MW w Gdańsku-Oliwie mężczyzny po próbie samobójstwa na Klifie Oksywskim w granicach miejscowości Mechelinki.
- 24 września w nocy *Anakonda* przetransportowała pasażerkę promu *Stena Nordica* z podejrzeniem zawału serca. Prom znajdował się 20 mil morskich na północ od Łeby. W stanie stabilnym nad ranem trafiła ona do szpitala w Gdańsku-Oliwie.

Rosyjski okręt szkolny „Smolnyj" w Gdyni z wizytą roboczą w ramach rejsu szkolnego kadetów

Polska wydzieliła okręt podwodny ORP *Kondor* oraz dwa śmigłowce ZOP Mi-14PŁ.

POLSKO-ROSYJSKIE ĆWICZENIE RATOWNICZE

2 sierpnia przeprowadzono ćwiczenie polskiego systemu poszukiwania i ratowania życia na morzu ze służbami ratowniczymi Rosji z Okręgu Kaliningradzkiego. Polska wydzieliła śmigłowiec ratowniczy PZL W3-RM *Anakonda* oraz cywilne jednostki ratownicze *Kapitan Poinc*, *Zodiak*, *Bryza* i *Wiatr*. Scenariusz przewidywał akcję ratowniczą po zderzeniu promu z inną jednostką nawodną na Zatoce Gdańskiej, w rosyjskiej strefie odpowiedzialności SAR. W rezultacie 345 pasażerów i 6 członków załogi znajdowało się w niebezpieczeństwie. Głównym celem było szkolenie obsad stanowisk kierowania i doskonalenie umiejętności koordynacji akcji, które odbywają się na granicach stref odpowiedzialności. Rosja to jedyny ważny kraj regionu, który nie zawarł porozumień, na mocy których śmigłowce bez wcześniejszego zgłoszenia granice stref i wspierać sąsiadów w działaniach ratowniczych.

WIZYTY

DOWÓDCA MW W FINLANDII

Dowódca Marynarki Wojennej, admirał floty Roman Krzyżelewski, 7 i 8 września odwiedził Finlandię, gdzie rozmawiał z wiceadmirałem Hansem Holmstromem, dowódcą Sił Morskich, oraz z Szefem Sił Obrony Finlandii, admirałem Juhani Kaskealą. Dowódca MW odwiedzi m.in. bazę morską na wyspie Isosarri oraz Akademię Sił Morskich Finlandii.

ORP *ISKRA* W TYGODNIU POLSKI NA GOTLANDII

Żaglowiec ORP *Iskra* od 19 do 21 sierpnia reprezentował Polskę w ramach Tygodnia Polski na Gotlandii, w porcie Visby. Na pokładzie okrętu przygotowano wystawę opisującą, w języku szwedzkim, udział polskich żołnierzy w misjach pokojowych. Jednym z elementów uroczystości było odsłonięcia tablicy upamiętniającą polskich więźniów obozów koncentracyjnych zmarłych po wojnie na szwedzkiej ziemi.

AKCJE SAPERÓW

TORPEDA Z DNA ZATOKI GDAŃSKIEJ

Niszczyciel min ORP *Flaming* 2 i 3 sierpnia podjął i zabezpieczył torpedę z okresu II wojny światowej. Torpedę znaleziono na dnie Zatoki Gdańskiej w pobliżu toru wodnego na wysokości Polanki Redłowskiej w Gdyni, 8 mil morskich od brzegu. Była to niemiecka torpeda ćwiczebna kal. 533 mm. Podniesiono ją z głębokości 15 metrów w trzech częściach. Nie zawierała głowicy bojowej ani paliwa.

NIEWYBUCHY W ŚWINOUJŚCIU

Trwają przepychanki w sprawie oczyszczenia z niewybuchów basenu Mulnik w Świnoujściu. W Kronice kilkakrotnie już o tym wspominaliśmy. Nadal prywatna firma porzuca wydobyte miny i inne materiały na nabrzeżach z żądaniem usunięcia ich na koszt podatnika. Przypomnijmy, zawarła w tej sprawie komercyjną umowę na setki tysięcy złotych. 27 lipca płetwonurkowie – minerzy z 12. Dywizjonu Trałowców oraz saperzy z 4. Batalionu Minowania z podjęli z nabrzeża basenu Mulnik w Świnoujściu dwie niemieckie miny morskie z okresu II wojny światowej. Miny zostały przetransportowane na pokładzie okrętu ratowniczego ORP *Semko* i zniszczone na poligonie morskim. Z prośbą o usunięcie min do Marynarki Wojennej zwróciły się władze Świnoujścia.

NIEWYBUCHY Z JEZIORA

29 sztuk amunicji różnego kalibru z okresu wojny wydobyła nurkowie GPM z 12. Dywizjonu Trałowców. To już kolejna akcja prowadzona na Jeziorze Trześniowskim w Łagowie Lubuskim. Operację tę przeprowadzono od 13 do 15 lipca. Marynarze prawdopodobnie uratowali podczas pobytu w Łagowie zdrowie, a być może i życie dzieci będących na kolonii. Nocą z 14 na 15 lipca jeden z nurków zauważył pożar w pobliskim hotelu „Deska". Marynarze ugasili pożar w kuchni hotelowej i bezpiecznie ewakuowali 40 kolonistów.

JC & JW

FOTOGRAFIE: JAROSŁAW CIŚLAK, MARIAN KLUCZYŃSKI/MW RP, JANUSZ WALCZAK

KRONIKA MORSKIEGO ODDZIAŁU STRAŻY GRANICZNEJ IM. PŁK. KAROLA BACZA

PODUSZKOWCE DLA MOSG

Za rok MOSG otrzyma dwa poduszkowce projektu GRIFFON 2000TD. Będą one przeznaczone do działań patrolowo-interwencyjnych Straży Granicznej, akcji poszukiwawczo-ratowniczych oraz transportowych. Umowę w tej sprawie podpisali 13 lipca 2005 roku kontradmirał Konrad Wiśniowski, komendant MOSG w imieniu Zamawiającego i Graham Gifford z Griffon Hovercraft Limited (Wielka Brytania) w imieniu Wykonawcy.

Te jednostki pływające, które po raz pierwszy w historii polskich formacji granicznych wejdą do eksploatacji, będą działały w warunkach zimowych na lodzie stałym i pokruszonym, jak też w okresie letnim na wodzie, a także w rejonach porośniętych sitowiem i w terenie bagnisto-podmokłym, w porze dzienno-nocnej (przy ograniczonej widzialności), w przedziale temperatur powietrza od minus 35 do plus 35oC na akwenach w odległości do 20 mil morskich od brzegu.

Ponadto poduszkowce muszą być zdolne i przystosowane do holowania innego środka pływającego o masie całkowitej nie mniejszej niż 2,5 tony oraz przystosowane do podejmowania ludzi z wody, jak również wprowadzania pojazdów jednośladowych z lądu i na ląd. Będą one także bardzo ważnym elementem uzupełniającym system ratownictwa i poszukiwań, a szczególnie w przypadkach mogących wystąpić powodzi.

Poduszkowiec GRIFFON 2000TD jest jednostką pływającą zdolną do przewożenia 2 ton ładunku przy wysokiej prędkości na różnych powierzchniach. Jest on napędzany silnikiem wysokoprężnym firmy Deutz typu BF6M1015CP o mocy 330 kW (440 KM), chłodzonym wodą. Wymiary jednostki pozwalają na łatwy transport na płaskiej naczepie ciężarowej lub w otwartym kontenerze. Jej kadłub wykonany zostanie z wysokiej jakości stopów aluminium.

Dane poduszkowca GRIFFON 2000TD:
długość całkowita z poduszką – 12,7 m;
długość części sztywnej – 11,9 m;
szerokość całkowita z poduszką – 6,1 m;
szerokość części sztywnej – 4,76 m;
wysokość (wraz z poduszką) – 3,93 m;
ciężar maksymalny – 7500 kg;
ładowność maksymalna przy usuniętych siedzeniach pasażerskich – 2000 kg;
maksymalna liczba pasażerów – 3 + 12;
prędkość maksymalna – 30 węzłów;
maksymalna. siła wiatru podczas eksploatacji (zalecana) – 7°B.

Nadzór klasyfikacyjny nad poduszkowcami sprawował będzie Polski Rejestr Statków. Wartość podpisanej umowy wynosi prawie 7,5 mln złotych (brutto).

Ponadto wykonawca przeszkoli funkcjonariuszy MOSG w zakresie obsługi i przeglądów urządzeń radiowych, radiolokacyjnych i nawigacyjnych, jak też praktycznego manewrowania jednostką oraz obsługi, przeglądów, konserwacji i napraw wyposażenia stałego poduszkowców.

REORGANIZACJA MORSKIEGO ODDZIAŁU STRAŻY GRANICZNEJ

W związku z wejściem w życie uchwalonej 22 kwietniu 2005 roku. nowelizacji ustawy o SG, od 24 sierpnia 2005 nastąpiło przekształcenie strażnic i granicznych placówek kontrolnych w „PLACÓWKI STRAŻY GRANICZNEJ". Wspomniany zapis ustawy spowodował, że jedenaście granicznych placówek kontrolnych SG i dwie strażnice SG podlegające MOSG będą odtąd funkcjonowały pod zmienioną, nową nazwą.

Aktualnie MOSG ochrania liczący 481,3 kilometry odcinek granicy państwowej (z tego 440 km na Morzu Bałtyckim) i sprawuje nadzór nad 36 724 km2 polskich obszarów morskich, w oparciu o następujące graniczne jednostki organizacyjne: Komendę Oddziału, trzynaście Placówek Straży Granicznej (w Gdańsku, Gdańsku-Rębiechowie, Gdyni, Władysławowie, Łebie, Ustce, Darłowie, Kołobrzegu, Rewalu, Międzyzdrojach, Świnoujściu, Elblągu i Krynicy Morskiej) oraz dwóch dywizjonów (Kaszubskiego Dywizjonu SG w Gdańsku i Pomorskiego Dywizjonu SG w Świnoujściu). Zadania w ochronie powierzonego odcinka granicy państwowej realizuje ponad 1600 funkcjonariuszy pełniących służbę w MOSG.

Główne zadania funkcjonariuszy MOSG:
1 ochrona granicy morskiej przed nielegalną migracją;
2 organizowanie kontroli ruchu granicznego na przejściach granicznych oraz zapewnienie sprawności odpraw i płynności ruchu granicznego;
3 wykrywanie przestępstw i wykroczeń granicznych oraz ściganie ich sprawców;
4 zwalczanie przemytu zorganizowanego i przeciwdziałanie przemytowi narkotyków, broni oraz substancji radioaktywnych przez przejścia graniczne i z otwartego morza;
5 zapewnienie porządku publicznego i bezpieczeństwa w przejściu granicznym i strefie nadgranicznej;
6 nadzór nad eksploatacją polskich obszarów morskich oraz przestrzeganiem przez statki przepisów obowiązujących na tych obszarach;
7 zapobieganie transportowaniu przez granicę odpadów, szkodliwych substancji chemicznych oraz materiałów jądrowych i promieniotwórczych;
8 wykrywanie zanieczyszczeń środowiska morskiego i ustalanie jego sprawców;
9 udział w akcjach ratowania życia ludzkiego na morzu.

ZAUTOMATYZOWANY SYSTEM RADAROWEGO NADZORU (ZSRN)

Jednym z elementów wykorzystywanych przez MOSG do ochrony morskiego odcinka granicy państwowej jest system radarowy. Ponieważ konstrukcja posiadanych dotąd urządzeń była już przestarzała i angażowała sporą liczbę operatorów, przez co koszty utrzymania takiego systemu były bardzo duże, w latach 90. przystąpiono do prac mających unowocześnić wspomniany system. Efektem tych poszukiwań było powstanie koncepcji budowy nowoczesnego systemu radiolokacyjnego, który w wyniku procesów uzyskiwania, gromadzenia i przetwarzania przez system różnych rodzajów informacji tworzył będzie Kompleksowy Obraz Sytuacji Nawodnej (KOSN), który udostępniany będzie określonym użytkownikom – m.in. MSWiA, MON, Ministerstwom Infrastruktury, Finansów oraz Rolnictwa i Rozwoju Wsi.

Komisja Europejska przyznając środki pomocowe na budowę systemu ZSRN podzieliła jego realizację na trzy etapy. Pierwszym, który został już zrealizowany, był tzw. odcinek pilotażowy obejmujący Zatokę Gdańską. W jego skład wchodzą elementy charakterystyczne dla całego systemu ZSRN i są to:
✧ dwa nowe (bezzałogowe) Posterunki Obserwacyjne (PO) – wieże w Nowej Karczmie i Jastarni;
✧ Lokalny Ośrodek Nadzoru (LON) w Placówce Straży Granicznej w Krynicy Morskiej;
✧ Dywizjonowy Ośrodek Nadzoru (DON) w Kaszubskim Dywizjonie SG Gdańsku-Westerplatte;
✧ system łączności, czyli linia światłowodowa łącząca powyższe elementy systemu oraz będąca zapasowym elementem łączności – radiolinia.

Zasadnicze wyposażenie PO stanowią następujące urządzenia:
✧ radar do wykrywania obiektów nawodnych;
✧ kamera termowizyjna dalekiego zasięgu;
✧ kamera LLLTV (światła szczątkowego) dalekiego zasięgu;
✧ zmechanizowana platforma obrotowa do zainstalowania wymienionych wyżej kamer;
✧ system łączności radiowej VHF;
✧ system łączności radiowej GMDSS/A1;
✧ stacje bazowe AIS;
✧ system zasilania awaryjnego;
✧ systemy zabezpieczenia PO.

Międzynarodowy przetarg na budowę pilotażowego odcinka ZSRN ogłoszono w listopadzie 2003 roku. Wygrało go konsorcjum firm Atlas Elektronik GmbH oraz warszawskiego Przedsiębiorstwa Robót Telekomunikacyjnych. Umowę na realizację tego przedsięwzięcia podpisano 14 lutego 2004 roku. Budowę odcinka pilotażowego zakończono w połowie 2005 roku.

System ZSRN będzie docelowo działał w trzech poziomach. Pierwszy tworzą PO, z których całość informacji jest przekazywana liniami światłowodowymi do LON – DON, mieszczących się w siedzibach granicznych jednostek organizacyjnych SG, stanowiących drugi poziom. Trzecim będzie Centralny i Zapasowy Ośrodek Nadzoru (CON i ZCON), które będą się mieściły w Gdańsku i w Koszalinie.

Realizacja tego zadania pozwoli na powstanie nowoczesnego, na miarę XXI wieku, systemu radiolokacyjnego nadzoru polskich obszarów morskich oraz bardziej zintegruje wszystkie podmioty ustawowo zobowiązane do wykonywania zadań na Bałtyku, a jednocześnie pozwoli na obniżenie kosztów eksploatacji systemów, które zostały wybudowane lub są budowane samodzielnie przez poszczególne podmioty.

WRÓCIŁ Z MEDALAMI

Młodszy chorąży Marek Krawczyk – funkcjonariusz MOSG – godnie reprezentował Polskę i polską SG na Igrzyskach Olimpijskich Policjantów (WORLD POLICE AND FIRE GAMES 2005 QUEBEC) w Kanadzie. Na dystansie 50 i 100 metrów stylem klasycznym oraz 50 m delfinem wywalczył on brązowe medale. Taki sam kolor krążka zdobył startując także w drużynie na dystansie 4 x 50 m stylem zmiennym.

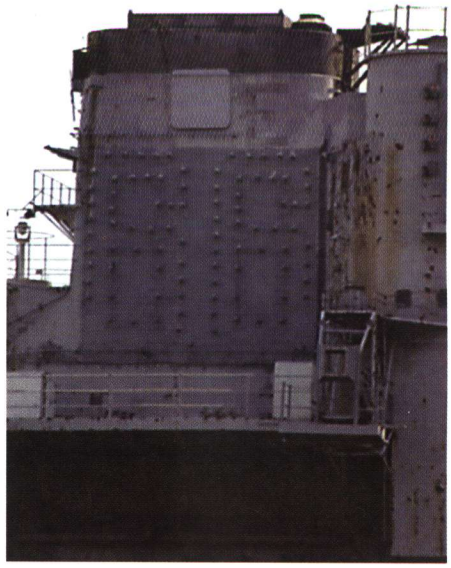
Marek Krawczyk (rocznik 1976) pływanie wyczynowo trenował przez 19 lat w klubie AZS AWF Gdańsk. Startował w Igrzyskach Olimpijskich Atlanta 1996 i Sydney 2000 oraz w Mistrzostwach Świata i Europy. Wielokrotnie ustanawiał w pływaniu rekordy Polski.

Od lipca 2004 roku jest funkcjonariuszem MOSG.

GRZEG & J.C.

Największy w historii okręt-cel

Lotniskowiec USS *America* (CV 66)

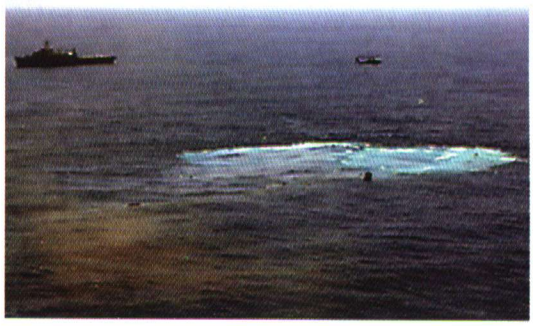


Jak już pisaliśmy w „MSiO" (nr 3/2005), amerykańska marynarka wojenna postanowiła, że stary lotniskowiec *America* (CV 66) wycofany ze służby w 1996 r. stanie się największym w historii okrętem-celem. Od czasu wycofania ze służby okręt stał przy nabrzeżu US Navy w Filadelfii. Wyniki prób mają być wykorzystane przy projektowaniu nowych lotniskowców. Testy odbyły się zgodnie z planem i trwały 25 dni. Według słów rzecznika prasowego Naval Sea Systems Command, pani Pat Dolan, okręt spoczął na dnie 14 maja 2005 r. o godz. 11.30 na głębokości 6000 stóp w odległości 60 mil morskich od brzegu. Serię pożegnalnych zdjęć zamieszczamy obok. Choć rzecznik nie określiła bliżej miejsca zatopienia okrętu, to jednak z innych oświadczeń przedstawicieli marynarki wynika, że miało to miejsce u wybrzeży Karoliny Północnej. W trosce o uczucia weteranów służących przez lata na pokładzie lotniskowca *America* specjaliści postarali się, aby okręt po zakończeniu programu testów zatonął z godnością. Obecnie różne grupy ludzi w US Navy i poza nią, a także weterani czynią intensywne starania by nazwę *America* otrzymał kolejny wielki lotniskowiec, oznaczony na razie symbolem alfanumerycznym CVN 78, mający być prototypem nowej serii okrętów, znanej dotychczas jako CVN 21.

ADAM ŚMIGIELSKI
FOTO.: NAVSEA

Trzy fotografie lotniskowca *America* (CV 66) podczas wyholowywania okrętu z portu w Filadelfii. Zwraca uwagę ogrom jednostki, brak większości wyposażenia pokładowego i zamalowany numer taktyczny na kominie, choć na miejscu pozostały lampy oświetlające numer.

Kolejne trzy fotografie lotniskowca *America* (CV 66) zrobione z mostu drogowego podczas holowania okrętu na miejsce wykonania testów. Dobrze widoczny jest żółty dźwig samojezdny przed „wieżą dowodzenia" i łódź robocza na pustym pokładzie dziobowym.



Miejsce zatonięcia lotniskowca *America*. Na wodzie wśród kipieli widać rufę łodzi, która stała na pokładzie okrętu.

Niszczyciel ORP *Warszawa* (271)

29 sierpnia 2005 roku cywilne holowniki *Ares*, *Bóbr* i *Słoń* przeholowały z Gdyni do Gdańska niszczyciel ORP *Warszawa*. Na okręcie opuszczono banderę Marynarki Wojennej po raz ostatni 5 grudnia 2003 roku. Od tamtej pory Agencja Mienia Wojskowego starała się sprzedać okręt. Gdy nie znaleziono kupca z przeznaczeniem do dalszej eksploatacji, sprzedano go na złom. Został pozbawiony niektórych elementów wyposażenia. Z zewnątrz widać, że zdemontowano cztery sześciolufowe armaty AK-630M kal. 30 mm. Armaty AK-726, wyrzutnie rakiet oraz stacje radiolokacyjne pozostały na pokładzie (łącznie z MR-123 służącymi do kierowania ogniem armat AK-630M).

Niszczyciel został zacumowany na terenie należącym do spółki Synergia (dawne tereny Stoczni Gdańskiej), w tym samym miejscu, gdzie złomowano okręt podwodny ORP *Wilk*.

Fot. Marek Twardowski

ORP *Warszawa* po raz ostatni opuszcza Gdynię. Poniżej zacumowana w miejscu swego przeznaczenia.

Fot. Jarosław Cisłak

Adam Śmigielski

Nowe okręty dla Zjednoczonych Emiratów Arabskich

Korwety typu 'Baynunah'

Leżące w większości nad Zatoką Perską Zjednoczone Emiraty Arabskie podjęły po wielu latach wahań i rozterek ostateczną decyzję o dalszym rozwoju swej marynarki wojennej. Miejscowa stocznia Abu Dhabi Shipbuilding otrzymała zamówienie rządowe na budowę czterech nowoczesnych korwet rakietowych typu 'Baynunah' według projektu i w ścisłej współpracy ze znaną francuską stocznią Constructions Mécaniques de Normandie (CMN). Po ich ukończeniu będą to najnowocześniejsze nawodne okręty bojowe w tym rejonie świata. Opcja zawarta w kontrakcie przewiduje możliwość budowy dwóch dalszych takich jednostek.

Sytuacja ogólna

W skład Zjednoczonych Emiratów Arabskich (dawniej tzw. Oman Traktatowy) wchodzi siedem emiratów – Abu Zabi (Abu Dhabi), Adżman (Ajman), Dubajj (Dubai), Al-Fudżajra (Fujairah), Ras al-Chajma (Ras al Khaimah), Szardża (Sharjah) i Umm al-Kajwajn (Umm al Qaiwain). Sześć z nich to sygnatariusze powstania w roku 1971 nowego zjednoczonego państwa, kiedy zakończyła się ważność ich indywidualnych traktatów z Wielką Brytanią. Jako siódmy dołączył w roku 1972 emirat Ras al-Chajma. Sześć spośród emiratów leży nad Zatoką Perską, a siódmy Al-Fudżajra ma wybrzeże nad Zatoką Omańską.

Łączna powierzchnia Zjednoczonych Emiratów Arabskich (ZEA, ang. UEA – od United Arab Emirates) wynosi 83 600 km^2, z czego aż około 97 procent to pustynia. Wybrzeża mają łączną długość 1448 km. Emiraty zamieszkuje 2,485 mln mieszkańców, z których już tylko 21 procent jest nadal niepiśmiennych. Wśród mieszkańców jedynie nieco ponad milion to pełnoprawni obywatele, zaś reszta to obywatele innych państw, z prawem do stałego pobytu w Emiratach.

Głównym źródłem bogactwa Emiratów jest wydobycie i sprzedaż ropy naftowej. Roczny dochód na jednego mieszkańca w roku 2002 wynosił aż 22 tys. USD. Dobra sytuacja ekonomiczna umożliwia szybki rozwój państwa, a w tym także wszelkich agencji rządowych. Ze względu na długie wybrzeże władze Emiratów od początku istnienia państwa przykładały dużą wagę do rozbudowy marynarki wojennej. Marynarka wojenna Abu Zabi utworzona w roku 1968, jeszcze przed zjednoczeniem stała się zalążkiem zjednoczonej floty. W latach siedemdziesiątych do służby wchodziły liczne okręty patrolowe, takie jak np. jednostki budowane przez brytyjską stocznię Vosper Thornycroft. W latach osiemdziesiątych flota otrzymała dwie serie (6 + 2 jedn.) nowoczesnych ścigaczy rakietowych typów *Baniyas* (w sł. 1980-1981, typ stoczniowy TNC 45, 268 ts max, 44,9 m, 15 600 KM, 40,5 w.) i *Mubarraz* (1991, typ FPB 44, 260 ts max, 44 m, 10 200 KM, 34 w.) zbudowanych w niemieckiej stoczni Friedrich Lürssen Werft w Bremen-Vegesack. W roku 1991 podniesiono bandery na dwóch małych korwetach rakietowych typu *Muray Jip*, także zbudowanych przez Lürssena (typ stoczniowy FPB 65, 660 ts max, 65,95 m, 15 600 KM, 34 w.). Pierwszymi naprawdę dużymi okrętami floty Emiratów stały się dwie holenderskie fregaty typu *Kortenaer* (3786 ts, 130,2 m, 30 w.) zakupione w roku 1996 i wcielone do służby w latach 1997-1998 jako *Abu Dhabi* (F 01, ex *Abraham Crijnssen*, w sł. 1983) i *Al Emirat* (F 02, ex *Piet Heyn*, w sł. 1981).

Przetarg na nowe korwety

Krótko po dokonaniu zakupu fregat holenderskich rozpisany został międzynarodowy konkurs na projekt nowych małych korwet w ramach programu 'Baynunah', zwanego wówczas LEWA-1. Baynunah to nazwa regionu geograficznego w zachodniej części ZEA. Plany przewidywały budowę 12 jednostek o długości około 60 m. Na zapytanie odpowiedziało siedem zagranicznych stoczni i były to CMN, DCN International, Halter Marine, Fr. Lürssen, Newport News Shipbuilding, Royal Schelde i Vosper Thornycroft. Wszystkie one złożyły w listopadzie 1996 roku swoje propozycje. Jak to zwykle bywa z arabskimi programami zakupu sprzętu, kierownictwo marynarki Emiratów zmieniło w lutym 1997 roku założenia techniczne i teraz okręty miały między innymi mieć możliwość stałego bazowania śmigłowca pokładowego i charakteryzować się obniżoną wykrywalnością dzięki zastosowaniu w szerokim zakresie technik 'stealth'. Wstępne oferty złożyły znowu te same stocznie modyfikując swe dotychczasowe projekty. Warunki przetargowe obejmowały także zobowiązanie oferentów do szerokiego transferu technologii do tworzonej właśnie miejscowej stoczni Abu Dhabi Shipbuilding (ADSB).

Po rozpatrzeniu wszystkich nadesłanych ofert komisja przetargowa wytypowała do realizacji francuski projekt BR 67 przedstawiony przez znaną stocznię Constructions Mécaniques de Normandie (CMN) z Cherbourga. Jednak przez kilka następnych lat nic praktycznie nie zrobiono dla wprowadzenia w życie tych planów. W końcu obie strony doszły do porozumienia i w marcu 2001 roku na międzynarodowych targach zbrojeniowych IDEX w Abu Zabi ogłoszono, że CMN odkupi udziały stoczni Newport News w stoczni ADSB i że ADSB otrzyma kontrakt na budowę sześciu korwet według francuskiego projektu. Informacja ta jednak okazała się przedwczesna i dopiero ponad dwa i pół roku później, 28 grudnia 2003 roku (wg innych danych miało to miejsce 31 grudnia), rząd ZEA i kierownictwo stoczni ADSB należącej do UAE Offsets Group (UOG) podpisały ostatecznie kontrakt na budowę serii sześciu nowych korwet opartych na typie BR 70 w ramach programu «Baynunah».

Tak będzie wyglądało przygotowanie korwety do wodowania za pomocą podnośnika okrętowego w stoczni ADSB.

Umowa przewiduje, że głównym wykonawcą będzie stocznia ADSB, zaś jej podwykonawcą zostanie francuska stocznia CMN. Kontrakt o wartości 2 mld dirhamów (540 mln USD) przewiduje budowę czterech okrętów, zaś dwa dalsze stanowią opcję. Nie jest jasne czy podana wartość kontraktu obejmuje również systemy uzbrojenia i elektroniki bojowej zamawiane dopiero w drugiej połowie 2004 roku. Na poziom ceny niewątpliwy wpływ mają relatywnie niskie koszty robocizny w ZEA. W lipcu 2005 r.władze ZEA zrealizowały opcję kontraktową i zamówiły za sumę ok. 1 mld dirham piątą i szóstą jednostkę typu Baynunah.

Okręt prototypowy zbudowany zostanie w Cherbourgu przez CMN, zaś pozostałe jednostki będą montowane w ADSB z kompletnych zestawów dostarczanych z Francji. W toku budowy prototypu i później, personel stoczniowy z ADSB będzie przechodził intensywne szkolenie mające umożliwić sprawne prowadzenie robót montażowych kolejnych okrętów na miejscu w Zjednoczonych Emiratach Arabskich. Znaczna część wszystkich prac w ramach kontraktu wykonana zostanie w Cherbourgu i CMN ocenia swój udział w programie na 165 mln EUR (208 mln USD), co zapewni m.in. 450 tys. roboczogodzin dla pracowników stoczni. Prototyp zbudowany zostanie w hali montażowej, a następnie zwodowany za pomocą podnośnika okrętowego. Budowa tej korwety rozpoczęła się na początku 2005 roku, wodowanie planowane jest na 2006, a wcielenie jednostki do służby nastąpi w roku 2008. Stocznia ADSB – jako główny wykonawca według kontraktu – jest odpowiedzialna za sprawną dostawę wszystkich okrętów i integrację ich systemów w ścisłej współpracy z podwykonawcami dostawcami. Będą to najbardziej skomplikowane okręty budowana w jakimkolwiek kraju arabskim i całe przedsięwzięcie stanowi ogromne wyzwanie zarówno dla stoczni ADSB, jak i jej francuskiego partnera CMN. Można tu przypomnieć trudności, na jakie napotkali Malezyjczycy i Niemcy przy realizacji programu budowy korwet typu *Kedah* (MEKO 100 RMN, por. „MSiO", nr 5/2004) w stoczni w Lumut.

Stocznia Abu Dhabi Shipbuilding

Stocznia ADSB utworzona została w roku 1996 jako wspólne przedsięwzięcie organizowane przez UAE Offset Group i amerykańską stocznię Newsport News Shipbuilding w celu remontu okrętów patrolowych, budowy i remontów statków cywilnych, a później budowy nowych okrętów bojowych dla marynarki wojennej ZEA. Początkowo stocznia Newport News miała aż 40 procent udziałów w nowej stoczni jednak po przegranej w przetargu na korwety akcje zostały sprzedane rządowi ZEA (10 % w 2001 r. i 30 % w 2002).

PODSTAWOWA CHARAKTERYSTYKA TECHNICZNA

Korwety typu 'Baynunah'

Wyporność	1500 ts*
Długość	70,0 m
Szerokość	11,0 m
Zanurzenie	2,80 m
Moc napędu	22 790 KM (16 760 kW)
Pędniki	3 pędniki strugowodne
Prędkość	32 w.
Zasięg	2400 Mm
Załoga	44 ludzi

* Wg innych danych – 630-700 ts

Obecnie stocznia ADSB stanowi w 50 procentach własność rządu ZEA, zaś pozostałe 50 procent akcji pozostaje w rękach indywidualnych udziałowców z ZEA, zaś francuska stocznia CMN prowadzi intensywne rozmowy na temat wykupu części akcji stoczni. Zakład położony w rejonie przemysłowym Mussafah w Abu Zabi w ciągu ostatnich lat dostarczył 40 jednostek pływających, takich jak motorówki, barki i statki obsługi morskiego przemysłu wydobywczego. W kwietniu 2002 roku zakończono kolejny program rozbudowy stoczni kosztem 50 mln USD. Powierzchnia zakładu wynosi obecnie 175 tys. m^2, a nośność (udźwig) podnośnika okrętowego zwiększono do 2000 t. Obecnie stocznia może równocześnie budować liczne jednostki o długości do 85 m, wykorzystując do tego celu m.in. dwie kryte hale kadłubowe. Kierownictwo zakładu przymierza się do stworzenia wydziału budowy konstrukcji kompozytowych. W roku 2004 w ADSB zatrudnionych było 750 pracowników, lecz w trakcie realizacji kontraktu na korwety liczba ta ma wzrosnąć do około 1200 ludzi.

Aktualnie stocznia ADSB realizuje kontrakt na dwa małe okręty desantowe o długości 42 m dla sił specjalnych ZEA. Projekt stanowi pomniejszoną wersję trzech wcześniejszych jednostek długości 64 m dostarczonych marynarce wojennej ZEA. W budowie znajdują się także cztery 26-metrowe szybkie (35 w.) jednostki transportowe typu FSV, wyposażone w dziobowe ramy przeładunkowe, wg szwedzkiego projektu – stanowiące rozwinięcie 12 zbudowanych wcześniej kutrów desantowych typu 'Ghannatha' Kontrakt na jednostki FSV ma wartość 12 mln USD. Stocznia remontuje i modernizuje obecnie dwa ścigacze rakietowe typu *Baniyas* i zakończyła dostawę dla straży przybrzeżnej dwunastu 24,5-metrowych patrolowców osiągających prędkość 33 w. Straż otrzymała także 63 motorówki szturmowe o długości 9,5 m ze współpracującej z ADSB stoczni Seaspray. Dodatkowo ten bardzo aktywny na miejscowym rynku zakład zamierza w przyszłości oferować budowę korwet typu «Baynunah» na eksport dla innych państw regionu. Taki rozwój sytuacji może stanowić poważne zagrożenie dla stoczni europejskich, tradycyjnie zaopatrujących państwa Bliskiego Wschodu w potrzebne okręty.

Korweta typu 'Baynunah' podczas marszu z dużą prędkością. Na tej komputerowej symulacji dobrze widać kanciastą osłonę armaty dziobowej, silnie pochylone ściany nadbudówek, dużą bryłę hangaru i załamanie przeciwbryzgowe na dziobie.

Projekt korwety

Korwety typu 'Baynunah' jako wielozadaniowe okręty bojowe, mają zapewnić marynarce wojennej ZEA możliwość skutecznego i nieprzerwanego dozoru na wodach zatoki Perskiej i Zatoki Omańskiej. Jednostki te będą także spełniały rozmaite misje pokojowe, działając na wodach terytorialnych i w strefie wyłączności gospodarczej ZEA. W razie konieczności będą mogły podejmować zdecydowane działania bojowe z wykorzystaniem swego bogatego zestawu uzbrojenia wspartego rozbudowanymi systemami elektroniki bojowej. Zaokrętowane wyposażenie umożliwia także prowadzenie misji rozpoznawczych, stawianie min i zwalczanie celów nawodnych.

Projekt korwety typu 'Baynunah' opracowany został w oparciu o wcześniejsze projekty podobnych jednostek typów BR 67 i BR 70, zaprojektowane z wykorzystanie doświadczeń zdobytych przy pracach związanych z projektowaniem i budową szybkiego jachtu *Destriero*, przeznaczonego do pobicia rekordu najszybszego rejsu transatlantyckiego. Wykorzystano tu także sprawdzone rozwiązania zastosowane wcześniej przez CMN na zbudowanych dla Kuwejtu ścigaczach rakietowych typu *Um Almaradim* (8 jedn. w sł. 1998-2000, proj. stoczniowy P 37, 247 ts max, 42 m, 8000 KM, 38 w., napęd strugowodny). Nowe korwety będą miały stalowe kadłuby i nadbudówki wykonane ze stopów lekkich. Kadłuby o ostrych kształtach typu głębokiego „V" z ostrym obłem zaprojektowano z myślą o osiąganiu wysokich prędkości marszowych. W części dziobowej przewidziano listwę przeciwbryzgową i wydatne załamanie poszycia burtowego. Kształty takie mają one zapewniać dobrą dzielność morską i umożliwiać sprawne wykorzystanie zaokrętowanego uzbrojenia do stanu morza 5.

Nowe okręty z wyglądu przypominają „przerośnięty" ścigacz rakietowy. Na krótkim pokładzie dziobowym zamontowana będzie główna armata, zaś za nią rozpoczyna się bryła długiej nadbudówki mieszczącej w przedniej części pomost bojowy i centrum dowodzenia, a w rufowej części wygospodarowane zostało miejsce na hangar dla zaokrętowanego śmigłowca. Cały pokład rufowy zajmuje szerokie prostokątne lądo-

wisko dla śmigłowca. Ściany nadbudówki, masztu i kadłuba są odchylone od pionu pod różnymi kątami celem rozpraszania promieniowania radarowego z obcych okrętów czy samolotów (minimalizacja pola odbicia radarowego), zgodnie z wymaganiami technik obniżania wykrywalności jednostek przy pomocy technicznych środków obserwacyjnych ('stealth'). W toku projektowania duży nacisk położono także na minimalizację pól cieplnych i akustycznych nowych okrętów, co ma utrudniać ich wykrycie i trafienie przez kierowane przeciwokrętowe pociski rakietowe.

Układ napędowy

Na korwetach typu 'Baynunah' zastosowano nowoczesny i coraz bardziej popularny układ napędowy z pędnikami strugowodnymi. Układ taki zapewnia doskonałe własności manewrowe w całym zakresie dostępnych prędkości. W rezultacie okręt ma średnicę cyrkulacji przy prędkości 30 w. nie przekraczającą pięciu długości jego kadłuba. Zatrzymanie korwety także następuje bardzo szybko, bo przy prędkości 30 w. do całkowitego zatrzymania okręt przebywa drogę równą tylko pięciu długościom kadłuba (210 m). Dodatkowo względnie małe zanurzenie, jak na okręt pełnomorski tej wielkości, zapewnia nowym korwetom możliwość działania na płytkich wodach w małej odległości od wybrzeża, gdzie tradycyjne jednostki takich rozmiarów na mogą wchodzić.

Napęd główny korwet typu 'Baynunah' stanowią cztery doskonałe szybkoobrotowe silniki wysokoprężne typu 12V595 TE90 znanej niemieckiej firmy MTU o mocy po 4190 kW (5697 KM), czyli łączna moc siłowni wynosi 16 760 kW (22 787 KM). Okręt wyposażony będzie w trzy pędniki strugowodne Rolls-Royce-KaMeWa. Pozorna niezgodność liczby pędników strugowodnych i silników głównych okazuje się łatwa do wyjaśnienia. Na okręcie układ napędowy zlokalizowano w dwóch przedziałach wodoszczelnych mieszczących trzy niezależne systemy napędowe. Przedział rufowy mieści dwa silniki główne, z których każdy napędza oddzielny pędnik strugowodny KaMeWa typu 112SII. Dwa pozostałe silniki główne zamontowane sa w maszynowni dziobowej i napędzają wspólnie poprzez zbiorczą przekładnię redukcyjną (dwa wejścia jedno wyjście) jeden większy pędnik strugowodny KaMeWa typu 125BII umieszczony centralnie w płaszczyźnie symetrii okrętu. Pędniki strugowodne z głowicami sterująco-rewersyjnymi zastępują tradycyjne stery i zapewniają rewelacyjną manewrowość okrętu. Korwety typu 'Baynunah' będą największymi okrętami bojowymi ze stalowymi kadłubami wyposażonymi w napęd wyłącznie pędnikami strugowodnymi. Jak dotychczas w publikacjach brak jakichkolwiek informacji na temat elektrowni okrętowej nowych korwet.

Prędkość maksymalna nowej korwety wynosi ponad 32 w. Zapas paliwa zapewnia zasięg 2400 Mm przy prędkości ekonomicznej 15 w. Zasięg taki należy uznać za zupełnie wystarczający biorąc pod uwagę rejon działania korwet typu 'Baynunah' w Zatoce Perskiej i Omańskiej. Obliczeniowa autonomiczność jednostek wynosi 14 dni.

Załoga i pomieszczenia

Na każdej korwecie będą pomieszczenia załogowe obliczone na 44 osoby. W roku 2002 marynarka wojenna ZEA przewidywała, że załoga ma liczyć 37 ludzi i miał to być dowódca okrętu, zastępca dowódcy, trzech oficerów odpowiedzialnych za kierowanie uzbrojeniem, nawigację i łączność, 10 podoficerów i 10 marynarzy oraz w dziale maszynowym dwóch oficerów, czterech podoficerów i sześciu marynarzy. Dodatkowo zaokrętowany będzie personel lotniczy, tj. dwóch oficerów i trzech podoficerów.

Wszystkie pomieszczenia mieszkalne będą całkowicie klimatyzowane, a ich wnętrza zaprojektowane są według najnowszych standardów w tej dziedzinie. Środki ratunkowe obejmują tratwy pneumatyczne. Na dachu hangaru w przedniej jego części umieszczona będzie duża półsztywna łódź inspekcyjno-pościgowa.

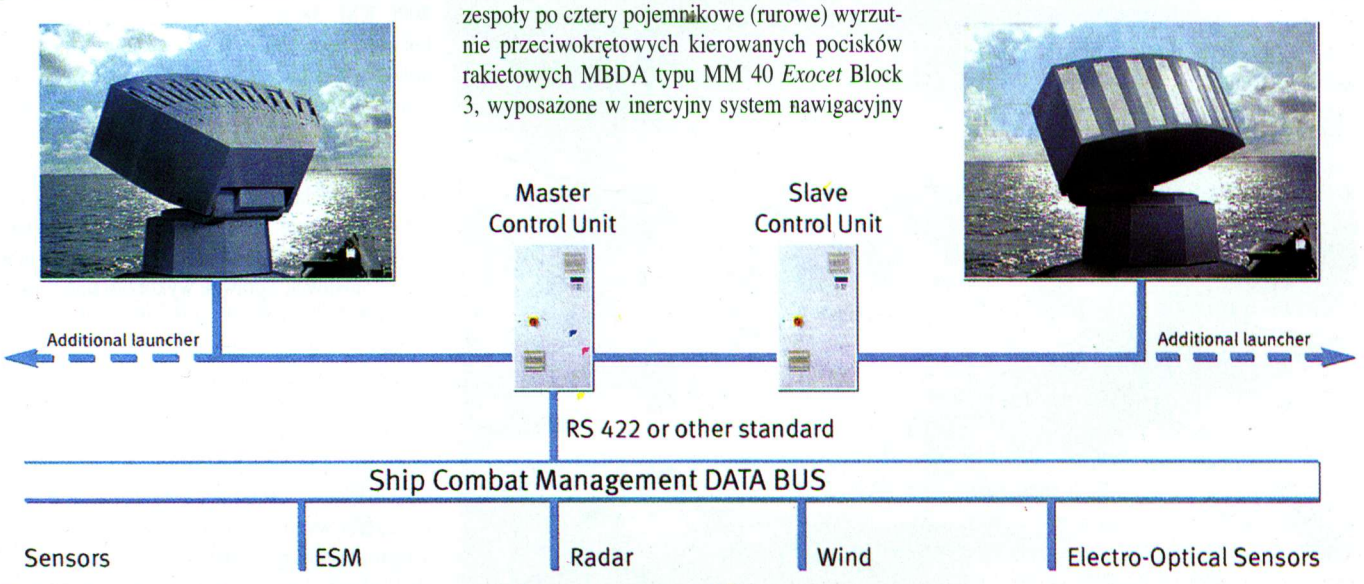
Uzbrojenie

Korwety typu 'Baynunah' otrzymają różnorodne systemy uzbrojenia zapewniające możliwość realizowania stawianych im zadań. Na śródokręciu, między masztem dziobowym i hangarem, na dachu nadbudówki ustawione będą poprzecznie do płaszczyzny symetrii okrętu dwa zespoły po cztery pojemnikowe (rurowe) wyrzutnie przeciwokrętowych kierowanych pocisków rakietowych MBDA typu MM 40 *Exocet* Block 3, wyposażone w inercyjny system nawigacyjny wykorzystywany podczas lotu w pobliże celu. W końcowej fazie lotu rakieta przełącza się na radarowy system naprowadzania. Rakieta leci z prędkością poddźwiękową Mach = 0,9 i przenosi głowicę bojową o masie 165 kg. Bloki wyrzutni obudowane będą płaskimi osłonami zmniejszającymi nagrzewanie się wyrzutni od promieni słonecznych, a także obniżającymi pole odbicia radarowego. Nowe rakiety dzięki swemu zmodyfikowanemu systemowi nawigacyjnemu zapewnia również możliwość atakowania stacjonarnych celów lądowych. Marynarka wojenna ZEA jako pierwsza zakupiła tę najnowszą wersję rakiet MM 40. Wcześniejsze wersje rakiet MM 40 znajdują się w składzie uzbrojenia pozostałych 10 małych okrętów rakietowych ZEA typów *Muray Jip*, *Mubarraz* i *Baniyas*.

Główne uzbrojenie przeciwlotnicze stanowią amerykańskie kierowane pociski rakietowe Raytheon typu RIM-162 *Evolved Sea Sparrow Missile* (ESSM). Kontrakt podpisany 20 października 2004 roku obejmuje dostawę zestawów wyrzutni na cztery okręty z opcją na dwa dalsze zestawy. Na korwetach typu 'Baynunah' po obu stronach hangaru zainstalowane zostaną po dwa bloki wyrzutni Mk 56 mieszczące łącznie osiem kierowanych pocisków rakietowych typu ESSM. Wyloty wyrzutni dobrze widoczne są na dachu bloku hangaru. W związku z planowanym uzbrojeniem nowych korwet w pociski ESSM władze ZEA już w roku 2002 wystąpiły do władz USA o wyrażenie zgody na zakup 237 pocisków rakietowych ESSM do wykorzystania na korwetach typu 'Baynunah'.

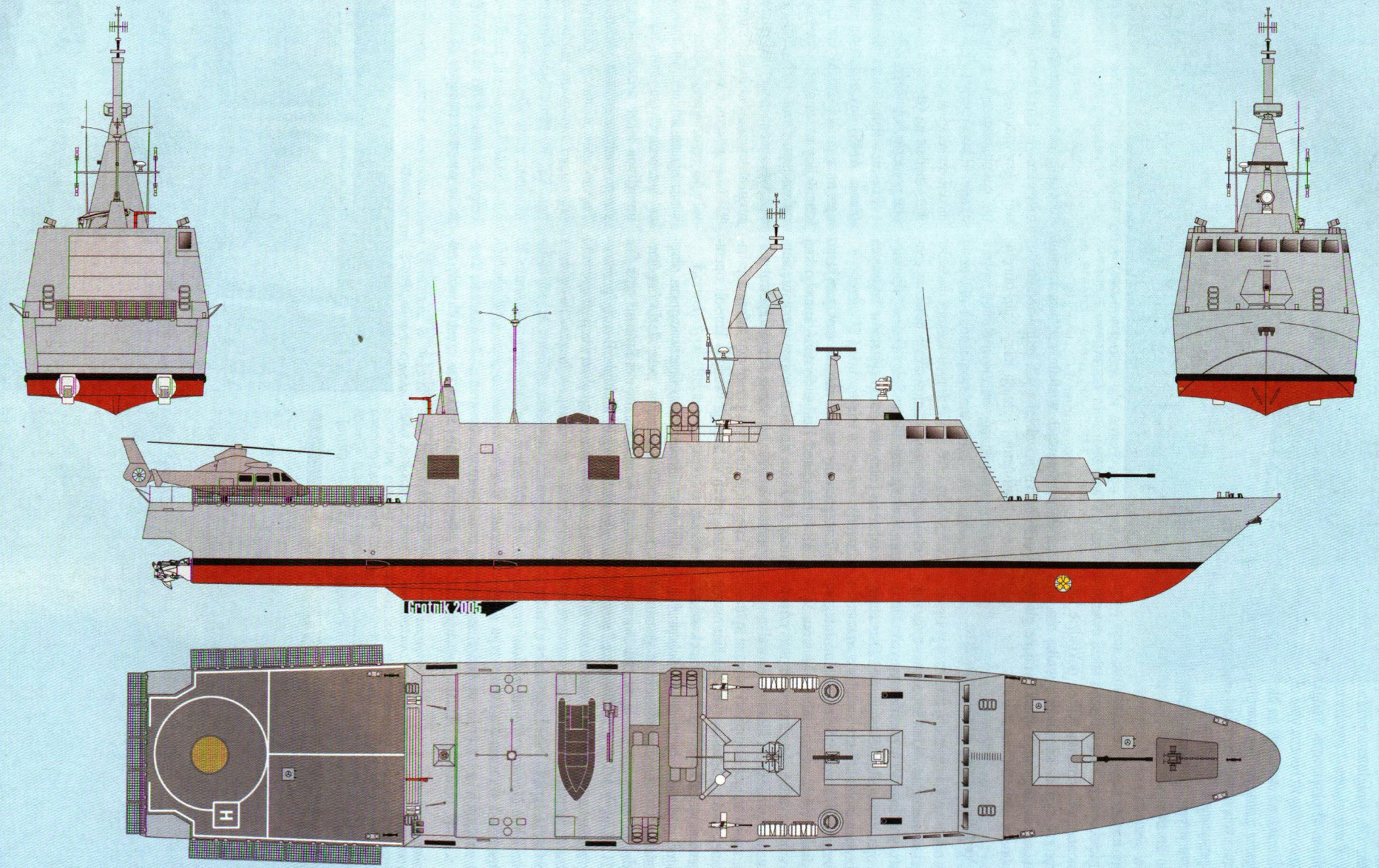
W skład uzbrojenia nowych korwet wchodzi także klasyczna artyleria lufowa. Na pokładzie dziobowym zainstalowana będzie uniwersalna armata automatyczna OTO Melara kal. 76 mm L/62 *Super Rapido* z nową osłoną o małym polu odbicia radarowego. Armata ta może strzelać pociskami o masie 6 kg na odległość 16 km i jej maksymalna szybkostrzelność wynosi 120 strz./min. Po obu burtach na nadbudówce w rejonie podstawy masztu radarowego zamontowane będą pojedyncze armaty OTO Melara kal. 30 mm Mod.584 L/82.

Na rufie okrętu znajduje się duże lądowisko dla zaokrętowanego śmigłowca o masie starto-



Dwie wyrzutnie i system sterowania systemu celów pozornych MASS.

Korweta typu 'Baynunah'



Rys.: Tomasz Grotnik

wej do 4,5 t, w tym przypadku prawdopodobnie Eurocopter typu AS 565 *Panther* (odmiana *Dauphin 2*), aktualnie użytkowanego przez siły zbrojne ZEA. Dla śmigłowca przewidziano hangar z małym warsztatem i możliwością uzupełniania paliwa. Zaokrętowany śmigłowiec znacznie zwiększa możliwości operacyjne okrętu, szczególnie jeśli maszyna może być na bieżąco doglądana w hangarze zakrytym przed wpływami atmosferycznymi i solą z wody morskiej oraz pyłem i piaskiem pustynnym.

Korwety typu 'Baynunah' będą także przystosowane do montażu na nich w przyszłości elementów systemu przeciwminowego obejmującego odpowiedni sonar oraz zdalnie sterowane pojazdy podwodne. Przewidziano także ewentualny montaż torów minowych na pokładzie lotniczym, zaś system kierowania walką ma już wpisane oprogramowanie umożliwiające planowanie operacji stawiania min.

Widok z lotu ptaka na model korwety typu 'Baynunah'. Dobrze widoczne są otwory wyrzutni Mk 56 rakiet ESSM.

Wyposażenie elektroniczne

Nowe korwety otrzymają bogate wyposażenie elektroniczne, w skład którego wejdą najnowsze typy urządzeń obserwacyjnych, kierowania ogniem i walki elektronicznej. Ostateczny dobór systemów dokonany został we wrześniu i październiku 2004 roku. Selex Sistemi Integrati SpA (dawn. włoski oddział Alenia Marconi Systems, w skr. AMS) dostarczy skomputeryzowany system dowodzenia i kierowania walką typu IPN-S, zapewniający kompilację obrazu sytuacji taktycznej, ocenę i analizę sytuacji, kierowanie uzbrojeniem, atakowanie wybranych celów i zarządzanie systemami łączności. Na okręcie zamontowane zostaną zintegrowane z systemem dowodzenia automatyczne łącza radiowe typu Link 11 i Link Y Mk 2, umożliwiające łączność z innymi okrętami, lądowymi centrami dowodzenia oraz z morskimi samolotami patrolowymi EADS-CASA typu C-295M *Persuader* i Britten-Norman BR-2 *Maritime Defender*. Konfiguracja systemu IPN-S wybrana dla korwet typu «Baynunah» obejmuje w centrum dowodzenia duży ekran ścienny, obrazujący aktualną sytuację oraz sześć dwuekranowych wielofunkcyjnych konsoli operatorskich przydzielonych odpowiednio dowódcy, kontrolerowi sytuacji taktycznej, oficerowi obrony powietrznej, oficerowi obrony nawodnej, oficerowi walki elektronicznej i oficerowi wachtowemu. Wszystkich tych sześciu oficerów będzie miało swoje stanowiska bojowe w centrum dowodzenia. Firma Selex będzie odpowiedzialna za pełną integrację systemów bojowych korwet.

Zintegrowany system mostka nawigacyjnego (IBS – Integrated Bridge System) kanadyjskiej firmy CAE Navigation, będący rozwinięciem systemu Navi-Net tej samej firmy, zapewni pełną integrację funkcji i przepływu informacji nawigacyjnych ze zintegrowanych konsoli operatorskich.

Głównym urządzeniem obserwacyjnym okrętu będzie trójwspółrzędny radar dozoru ogólnego firmy Ericsson Microwave Systems typu *Sea Giraffe* AMB (Agile Multiple Beam), przeznaczony do równoczesnej obserwacji przestrzeni powietrznej i nawodnej, wskazywania celów i wspomagania kierowania ogniem. Antena radaru ze stabilizacją elektroniczną wykonuje 30 obr./min w trybie obserwacyjnym i 60 obr./min w trybie obrony powietrznej. Zwiększenie liczby obrotów anteny zwiększa częstotliwość odświeżania obrazu sytuacji wokół okrętu. Nadal rozważana jest możliwość umieszczenia obrotowej anteny radaru *Sea Giraffe* w specjalnej osłonie celem obniżenia pola odbicia radarowego okrętu. Radar nawigacyjny Terma *Scanter* produkcji duńskiej pracujący w paśmie I zamontowany będzie na własnym małym maszcie na dachu pomostu bojowego.

Również firma Selex Sistemi Integrati SpA (dawn. AMS) dostarcza dwa radary kierowania ogniem typu NA-25XM pracujący w paśmie I, stanowiący rozwinięcie wcześniejszego udanego radaru typu *Orion* RTN-25X (początkowo miał być tylko jeden radar nad pomostem bojowym; drugi ustawiono na dachu hangaru). Radar NA-25XM wyposażony we współosiową kamerę telewizyjną przeznaczona będzie zarówno do kierowania ogniem artylerii, jak i do naprowadzania na cel kierowanych pocisków rakietowych. Kamera umożliwia także wizualną ocenę skuteczności przeprowadzonego ataku. Australijska firma CEA Technologies dostarczy nadajniki pracujące na fali ciągłej zbudowane na obwodach scalonych typu SSCWI (Solid State Continuous Wave Illuminator), które zostaną zintegrowane z radarem NA-25XM i zapewnią możliwość oświetlania celów dla rakiet RIM-162 ESSM. Nowe nadajniki są znacznie mniejsze od dotychczas stosowa-

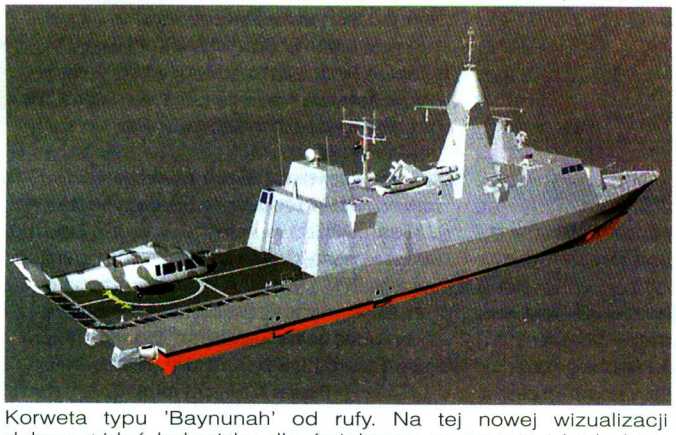
Komputerowe zobrazowanie wnętrza centrum dowodzenia nowych korwet, na którym dobrze widoczne są poszczególne wielofunkcyjne konsole operatorskie. Na pierwszym planie widoczna konsola dowódcy, a na drugim od lewej konsola oficera walki elektronicznej, kontrolera sytuacji taktycznej, oficera wachtowego, oficera obrony nawodnej i oficera obrony powietrznej.

Widok w zbliżeniu wielofunkcyjnej konsoli operatorskiej systemu dowodzenia IPN-S firmy AMS.

nych rozwiązań tego rodzaju. Wcześniej firma CEA Technologies dostarczyła nadajniki SSCWI na australijskie fregaty typu *Anzac*.

Okręty otrzymają nowoczesne systemy wsparcia i walki elektronicznej. Włoska firma Elettronica dostarczy system z rodziny *Seal* typu SLR-736E wykrywający opromieniowanie własnego okrętu przez obcy radar. Urządzenia obserwacyjne w zakresie częstotliwości radiowych (ang. COMINT) typu *Altesse* zamówione we francuskiej firmie Thales umożliwiają błyskawiczne przeszukiwanie przestrzeni radiowej z automatycznym wskazaniem źródła i kierunku przechwyconych sygnałów. System ostrzegania o opromieniowaniu laserowym typu NLWS 310 (Naval Laser Warner System) pochodzi z południowoafrykańskiej firmy Avitronics należącej do innej południowoafrykańskiej firmy Grintek i szwedzkiego Saaba. Kontrakt na cztery takie zestawy dla ZEA ma wartość 7 mln randów południowoafrykańskich. System NLWS 310 będzie zintegrowany z urządzeniem przeciwdziałania laserowego DHY 319 firmy EADS CILAS. Całość zapewni możliwość kontroli sytuacji w zakresie promieniowania o długości fali od 0,6 do 1,8 mikrometra, ze szczególnym uwzględnieniem rozpoznawania pracy obcych dalmierzy laserowych stosowanych w pociskach rakietowych i precyzyjnych bombach. Prawdopodobieństwo wykrycia powtarzających się impulsów obcego lasera wynosi 9 procent, a dokładność określenia kierunku źródła promieniowania dochodzi do +/-7° średniego odchylenia kwadratowego.

Francuska firma Sagem uzyskała zamówienie na dostawę na korwety czterech systemów optronicznych VIGY-EOMS łączących w sobie funkcje optronicznego stanowiska kierowania ogniem z panoramicznym systemem obserwacji w zakresie podczerwieni. Urządzenia takie są również przewidziane do instalacji w ramach modernizacji istniejących ścigaczy rakietowych marynarki wojennej ZEA.



Korweta typu 'Baynunah' od rufy. Na tej nowej wizualizacji dobrze widać lądowisko dla śmigłowca oraz wrota i bryłę hangaru. Zwracają uwagę głowice pędników strugowodnych i dodatkowa antena radaru NA-25XM zamontowana na podstawie na dachu hangaru. Odmienna jest także konstrukcja masztu głównego z anteną radaru *Sea Giraffe* w obudowie przenikalnej dla promieniowania radarowego.

Na okrętach zamontowany będzie także system wyrzutni celów pozornych MASS (Multi Ammunition Softkill System) niemieckiej firmy Rheinmetall Waffe Munition (dawniej Buck Neue Technologien). Jeden zestaw wyrzutni zamontowany zostanie po każdej burcie okrętu. System może wystrzelić 32 stabilizowane obrotowo cele pozorne *Omni-Trap* w różnych sekwencjach, mające na celu zmylenie zbliżających się przeciwokrętowych kierowanych pocisków rakietowych i innych obiektów z systemami samonaprowadzania.

Podsumowanie

Korwety typu 'Baynunah' stanowią niewątpliwie znaczne osiągnięcie w zakresie projektowania małych okrętów wojennych. Będą to okręty szybkie i silnie uzbrojone, dobrze przystosowane do działań na wodach zamkniętych takich jak np. Zatoka Perska z ich płyciznami, wąskimi cieśninami między licznymi wysepkami. Już choćby w strefie wyłączności gospodarczej ZEA znajdują się liczne małe wysepki i terminale naftowe położone na otwartym morzu. Tu bardzo duże znaczenie będzie miała doskonała manewrowość nowych okrętów zapewniana przez pędniki strugowodne. Nie bez wartości są także doskonałe przyspieszenia okrętu i możliwości szybkiego zatrzymania osiągalne tylko dzięki pędnikom strugowodnym. Planowany zasięg pływania i autonomiczność 14 dni wydają się być zupełnie wystarczające w tym rejonie geograficznym.

Uzbrojenie korwet ukierunkowane jest na walkę z celami nawodnymi i powietrznymi, które stanowią główne zagrożenie w rejonie operacyjnym marynarki wojennej ZEA. Okręty nie mają żadnych środków do walki z okrętami podwodnymi, te jednak są – z państw sąsiednich – tylko w posiadaniu Iranu, a znaczące zdolności ZOP pod flagą ZEA mają dwie ex-holenderskie fregaty typu *Kortenaer*. Na relatywnie płytkich wodach Zatoki skuteczna jest broń minowa, co wykazały już działania sił irańskich w minionych latach i dlatego nie powinno dziwić przystosowanie korwet do stawiania min.

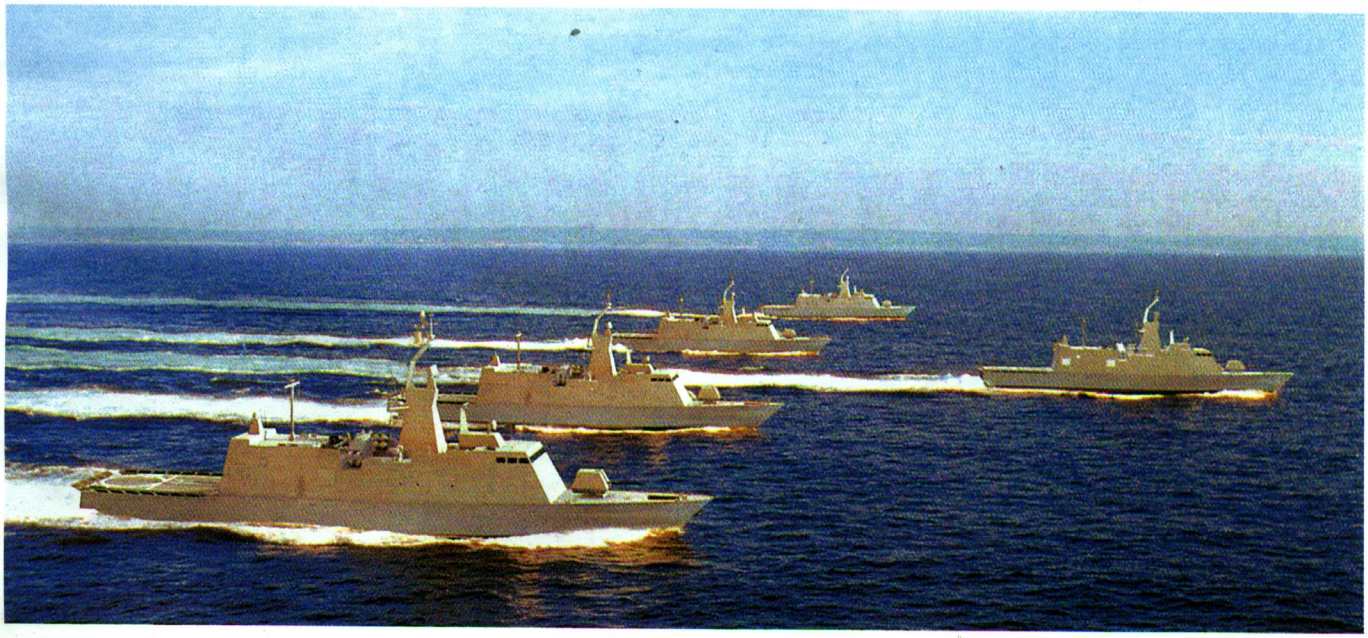
Bardzo wartościowym elementem uzbrojenia będzie zaokrętowany śmigłowiec *Panther* przystosowany do zwalczania celów nawodnych i naziemnych, a także do prowadzenie obserwacji. Maszyna może być utrzymywana w stałej gotowości bojowej, ponieważ na tak małym okręcie konstruktorzy znaleźli miejsce na hangar.

Można mieć wątpliwości, co do celowości ewentualnego wyposażania tych szybkich uderzeniowych jednostek w systemy przeciwminowe, jednak w konkretnych sytuacjach w przyszłości może się to okazać niezbędne, choć realna efektywność takich „niszczycieli min" będzie raczej niewielka.

W sumie korwety typu 'Baynunah' dzięki efektywnemu połączeniu cech małych jednostek szturmowych takich jak ścigacze rakietowe z cechami większych pełnomorskich okrętów wojennych mogą stać się przedmiotem zainteresowania wielu mniejszych flot operujących na wodach zamkniętych.

FOT.: ADSB, CMN, NAFO, CNN, AMS, JDW/CMN.

Wizja artystyczna zespołu pięciu korwet typu 'Baynunah' płynących w szyku.



Wystawa IMDS-2005 w Sankt Petersburgu

Andrzej Kiński

W 2005 roku udział okrętów wojennych i uzbrojenia morskiego w liczącym 5,1 mld USD portfelu zamówień eksportowych głównego rosyjskiego eksportera broni i sprzętu wojskowego, Federalnego Przedsiębiorstwa Handlowego Rosoboronexport, przekroczył po raz pierwszy 50 procent. Biorąc pod uwagę, że przy podobnej łącznej kwocie obrotów, w roku 2004 wyniósł on 24 procent, jest to wzrost niebagatelny. Czy jednak tendencja ta zostanie utrzymana w następnych latach? Czy też będzie podobnie, jak w przypadku eksportu naddźwiękowych samolotów bojowych – po kilku „tłustych" latach przyjdzie czas stagnacji, spowodowany po części nasyceniem rynku, ale i malejącą atrakcyjnością propozycji. Próbę odpowiedzi na to pytanie można podjąć analizując ofertę zaprezentowaną na drugiej edycji wystawy International Maritime Defence Show (ros. Mieżdunarodnyj Wojenno-Morskoj Sałon), która odbyła się od 29 czerwca do 3 lipca br. w morskiej stolicy Rosji – Sankt Petersburgu.

Stery zanurzenia na kiosku *Sankt Pietierburga* to nowość w konstrukcji rosyjskich nieatomowych okrętów podwodnych, podobnie jak jednokadłubowy układ konstrukcyjny.

Wszystko na eksport

Sukces pierwszego petersburskiego salonu, który odbył się w roku 2003, a także znaczna aktywność rosyjskiego przemysłu stoczniowego i licznych kooperujących z nim poddostawców, widoczna na wszystkich liczących się międzynarodowych wystawach uzbrojenia, pozwalały liczyć, że i tegoroczny IMDS przyniesie liczne premierowe prezentacje. Tak się jednak nie stało, choć oczywiście nowości – z punktu widzenia fachowców - nie zabrakło. Ich ciężar gatunkowy nie pozwalał jednak, by można było mówić o jakichkolwiek sensacjach salonu. Patrząc jednak z perspektywy shiplovera wartych uwagi obiektów było niemało –nieczęsto zdarza się wszak możliwość obejrzenia (i bezproblemowego sfotografowania) zgromadzonych w jednym miejscu kilku typów rosyjskich okrętów bojowych oraz całej gamy ich uzbrojenia i wyposażenia.

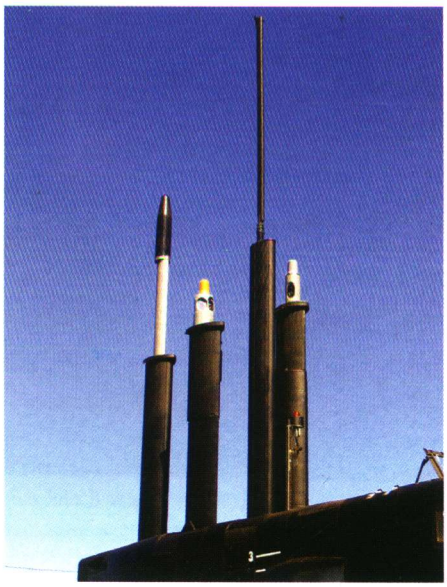
Już na wstępie trzeba wyraźnie zaznaczyć, że ci którzy chcieli dowiedzieć się na IMDS-2005 czegoś, wykraczającego poza oficjalne komunikaty, o perspektywicznych pracach realizowanych na zlecenie WMF (Wojenno-Morskoj Fłot) Rosji, budowanych oraz projektowanych dla niej okrętach, czy nowych rodzajach uzbrojenia, byli zawiedzeni. Informacje te, o ile nie mają bezpośredniego związku z ofertą eksportową, są ściśle chronione i niezwykle rzadko i zdawkowo prezentowane opinii publicznej. Tak więc wystawa IMDS-2005 nie poszerzyła bynajmniej naszej wiedzy o stanie zaawansowania budowy atomowego okrętu podwodnego, nosiciela rakiet balistycznych proj. 955 *Jurij Dołgorukij* i charakterystykach jego kompleksu rakietowego *Buława*, losach wielozadaniowego atomowego okrętu podwodnego proj. 885 *Siewierodwinsk*, planowanej dacie ukończenia budowy pierwszej korwety nowego pokolenia proj. 20380 *Stierieguszczij* (optymiści liczyli, że okręt ten zostanie „w naturze" zaprezentowany na salonie…), nie przyniosła też żadnych informacji o programie budowy nowego nawodnego okrętu wielozadaniowego średniej wielkości. IMDS był przede wszystkim prezentacją eksportowej oferty rosyjskich biur projektowych oraz stoczni i tylko w tej kategorii należy go rozpatrywać.

'Łada' – konkurent 'Scorpene' i U-214

W tym też kontekście należy odebrać pierwszą publiczną prezentację na salonie nowego „nieatomowego" (taka jest jego oficjalna klasy-

Okręt podwodny *Sankt Pietierburg* projektu 677. Z nową jednostką, zaliczaną do IV. powojennej generacji konwencjonalnych okrętów podwodnych, rosyjski przemysł stoczniowy wiąże duże nadzieje, tak ze względu na perspektywę zamówienia dużej serii przez WMF, jak i kontrakty eksportowe.

Kiosk *Sankt Pietierburga* z boku. Widoczne płytki pokrycia anechoicznego nowej generacji *Mołnija*, osłony anten kompleksu hydrolokacyjnego z obu stron podstawy kiosku oraz osłony (powyżej godła) kryjące czujniki nieakustycznego systemu wykrywania śladu torowego okrętu podwodnego.



Urządzenia podnośne jednostki projektu 677 wykonano w większości w technologii „non-hull penetrating" – strukturę kadłuba sztywnego przenika jedynie peryskop bojowy. Od lewej widać: antenę systemu łączności/nawigacji satelitarnej, maszt optoelektroniczny systemu peryskopowego *Parus-98* (integruje kamerę TV, termowizyjną, dalmierz laserowy, odbiornik GPS/*Glonass* i system rozpoznania radiotechnicznego), antenę łączności oraz peryskop bojowy systemu *Parus-98*.

„Maszt optoelektroniczny" systemu *Parus-98* w całej okazałości. Urządzenie to nie jest w żaden sposób połączone mechanicznie z centralą okrętu, obraz i wszystkie dane z jego czujników są przekazywane wiązkami kabli do konsoli w centrali okrętu.

fikacja) okrętu podwodnego *Sankt Pietierburg* (S-100) projektu 677, typu 'Łada'. Chociaż ta, znajdująca się w fazie prób, zupełnie nowa jednostka jest budowana dla WMF Rosji, stanowi zarazem trzon najnowszej oferty eksportowej Centralnego Biura Konstrukcyjnego Techniki Morskiej Rubin oraz Stoczni Admiralicji w Petersburgu. Następca 'Warszawianki', nadal sprzedającej się jak „ciepłe bułeczki" (w tym roku minęło 25 lat od przekazania flocie prototypowego okrętu proj. 877 - *B-248*, a łączna liczba zbudowanych i zamówionych do dziś okrętów rodziny 877/636 osiągnęła 53), anonsowany jest potencjalnym klientom zagranicznym już od ponad dekady. W roku 1993 po raz pierwszy zaprezentowano projekt okrętu podwodnego 'Amur-1450', zaś dwa lata później całą rodzinę 'Amurów', składającą się z sześciu jednostek różnej wielkości. Prace

Konsola „masztu optoelektronicznego" systemu *Parus*-98.

PODSTAWOWA CHARAKTERYSTYKA TECHNICZNA

Okręt podwodny *Sankt Pietierburg*

(proj. 677)

Wyporność [t]	
nawodna std.	1765
podwodna maks.	2350
Wymiary [m]	
długość	66,8
szerokość kadłuba	7,1
szerokość maksymalna	10,8
zanurzenie	6,5
Napęd	silnik elektryczny SED-1 o mocy 4100 kW, dwa generatory wysokoprężne 26DG po 1250 kW, dwa silniki elektryczne pomocniczego kompleksu ruchu po 120 kW, dwie 120-elementowe baterie akumulatorów, 1 śruba siedmiopiórowa
Osiągi	
prędkość nawodna [w.]	10
maks. prędkość podwodna [w.]	21
zasięg na chrapach [Mm/w.]	6000/7
zasięg podwodny [Mm/w.]	650/3
Autonomiczność [dni]	45
Uzbrojenie	6 wyrzutni torped/wyrzutni rakiet kal. 533,4 mm, kompleks uzbrojenia rakietowego *Kalibr/Club-S*, 18 środków bojowych (torped i pocisków rakietowych) lub do 30 min, 1 przenośna wyrzutnia pocisków przeciwlotniczych *Igła* z zapasem 6 rakiet
Wyposażenie radioelektroniczne	kompleks hydrolokacyjny *Lira*, kompleks radiolokacyjny (radar i stacja rozpoznania radiotechnicznego) MRKP-63 *Kodak*, kompleks peryskopowy *Parus-98*, system wspomagania dowodzenia *Litij*, system kierowania uzbrojeniem *Murena*, inercyjny system nawigacyjny *Apassionata-EKM*, zintegrowany system łączności *Distancija*
Załoga	34 (system dwuwachtowy) lub 41 (system trzywachtowy)

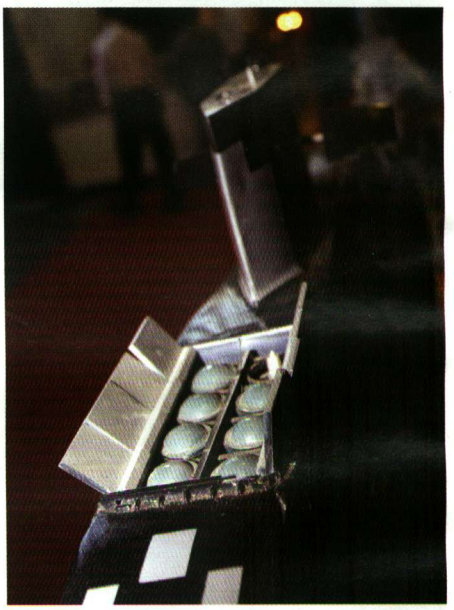
Przekrój modelu wariantu okrętu podwodnego 'Amur-950', uzbrojonego w pionowe wyrzutnie pocisków kompleksu rakietowego *Club/Kalibr*.

koncepcyjne nad następcą projektu 877 trwały od II połowy lat 80. ubiegłego wieku, ale dopiero w połowie lat 90. podjęto decyzję o budowie demonstratora takiego okrętu, finansowanego przez Grupę Finansowo-Przemysłową Morskaja Tiechnika, a zamówionego przez Ministerstwo Obrony Federacji Rosyjskiej. Budowa tego okrętu, choć oczywiście istotna dla WMF Rosji, miała przede wszystkim wesprzeć akcję marketingową projektanta i producenta. Zamówienie nowego typu uzbrojenia przez własne siły zbrojne jest zawsze cenioną rekomendacją dla potencjalnych kontrahentów. Innym czynnikiem przyspieszającym decyzję o budowie pierwszej 'Łady' były nowe okręty oferowane przez zachodnich konkurentów, mam tu na myśli niemiecką rodzinę U-212/214 oraz francusko-hiszpańskie okręty podwodne typu 'Scorpene'. Jeśli Rosjanie chcieli myśleć o zachowaniu dotychczasowej pozycji na światowym rynku konwencjonalnych okrętów podwodnych, musieli zaproponować coś znacznie nowocześniejszego, niż modyfikacje 'Warszawianki'.

Osiem lat temu, 26 grudnia 1997 roku, w hali Stoczni Admiralicji w Sankt Petersburgu, położone zostały stępki dwóch okrętów proj. 677 – jednego, nazwanego później *Sankt Pietierburg* (nr stoczniowy 01570, B-100, potem S-100), dla WMF Rosji oraz drugiego, w odmianie eksportowej 'Amur-1650' (proj. 677E) dla ewentualnego (niesprecyzowanego) odbiorcy zagranicznego. Z racji niestabilnego finansowania prac, budowa prototypowej jednostki trwała niezwykle długo – dopiero 28 października 2004 roku *Sankt Pietierburg* został ochrzczony i zwodowany. Po kilkumiesięcznym okresie finalnych prac wyposażeniowych przy nabrzeżu stoczni, wiosną 2005 roku okręt rozpoczął próby stoczniowe, po zakończeniu których rozpocząć miał się etap prób państwowych, poprzedzający przekazanie jednostki flocie, planowane na koniec 2005 lub początek 2006 roku (szerzej w „Nowej Technice Wojskowej", nr 4/2005).

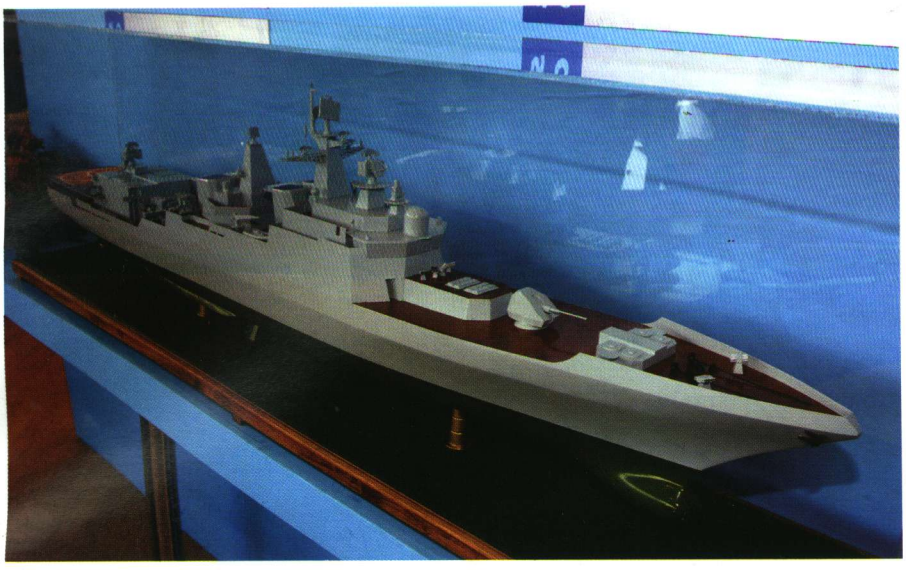
Próby stoczniowe *Sankt Pietierburga* przerwano na czas jego prezentacji na salonie. Ogółowi zwiedzających okręt dostępny był wyłącznie z zewnątrz, tylko przedstawiciele poważnych klientów mogli zapoznać się także z jego wyposażeniem i systemami. Okręt został jednak specjalnie przygotowany do pokazu – nie wszystkie urządzenia podnośne znalazły się w roboczym położeniu, a czujniki nieakustycznego wykrywania okrętów podwodnych przeciwnika zakryto specjalnymi osłonami.

Z pewnością publiczna prezentacja *Sankt Pietierburga* w znacznym stopniu wspomoże marketing jednostek rodziny 'Amur', choć do dziś (wrzesień 2005 r.) nie ma na nie żadnego, potwierdzonego zamówienia eksportowego. Rosjanie bardzo liczą na Indie, które na razie bliższe są zawarcia kontraktu z zachodnioeuropejskim konsorcjum DCN-Navantia, dotyczącego zakupu sześciu okrętów podwodnych konkurencyjnego typu 'Scorpene' za prawie 2,5 mld euro, które miałyby zostać skompletowane w lokalnej stoczni w latach 2009-2015. Indie nadal są jednak głównym celem akcji marketingowej związanej z tymi jednostkami i właśnie z myślą o marynarce wojennej Indii biuro Rubin przygotowało dwa projekty mutacji 'Łady' – 'Amura-950'. Oba otrzymały wzmocnione uzbrojenie rakietowe, na drodze wstawienia w kadłub za kioskiem dodatkowej sekcji mieszczącej 10 pionowych wyrzutni (2 x 5) pocisków rakietowych systemu *Club* lub *BrahMos*, co pozwoliłoby znacząco zwiększyć liczbę przenoszonych środków bojowych i szybkość reakcji ogniowej podczas walki. W przypadku *BrahMosów*, takie usytuowanie ich wyrzutni jest jedyną możliwością zastosowania



Zbliżenie otwartych pokryw przedziału wyrzutni i jednego z pojemników transportowo-startowych pocisków.

Model wariantu okrętu podwodnego 'Amur-950', uzbrojonego w pionowe wyrzutnie pocisków *BrahMos*.



Model, oferowanego przez Północne PKB, niszczyciela rakietowego proj. 21956, stanowiący rozwinięcie niszczyciela *Admirał Czabanienko* proj. 11551. Jednostka ta ma niewielkie szanse na jakiekolwiek zamówienie.

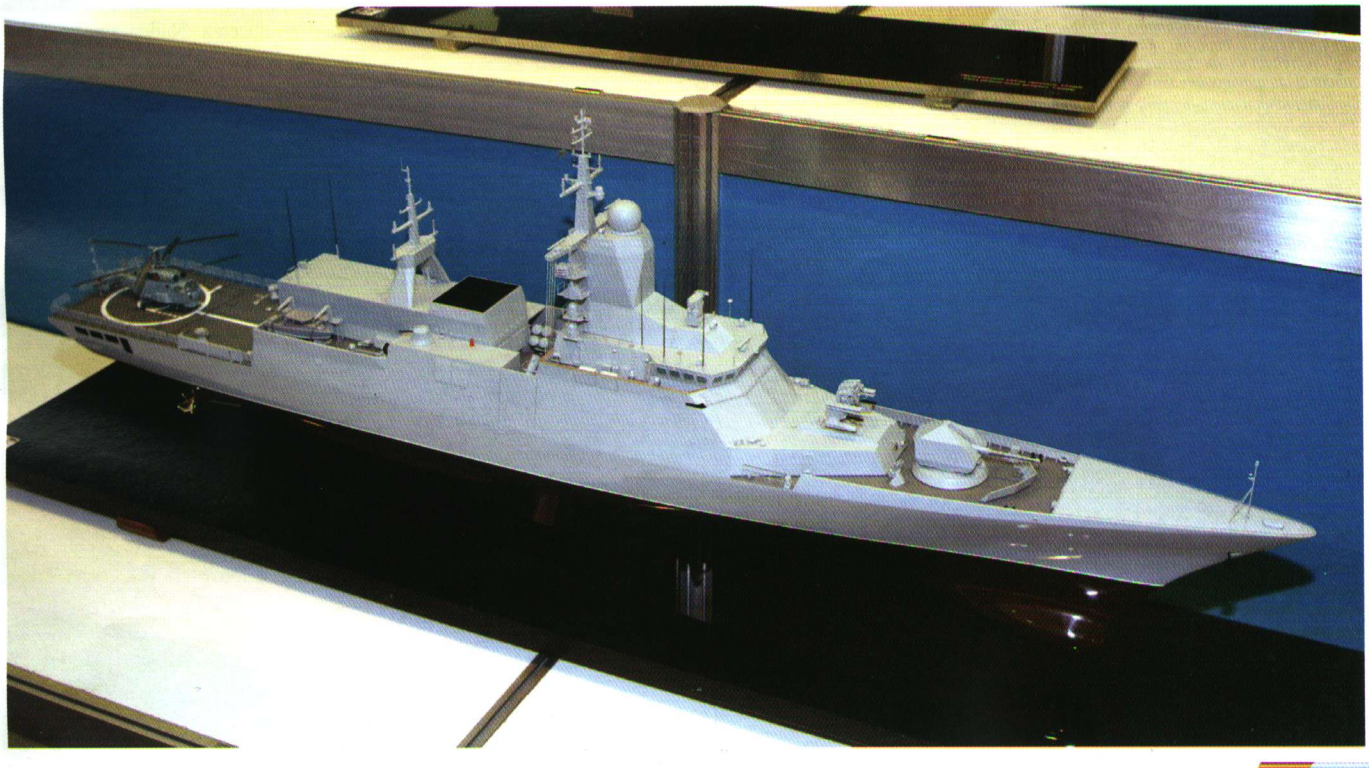
tych pocisków na okrętach podwodnych – ze względu na średnicę kontenerów transportowo-startowych nie mogą być one odpalane z wyrzutni torpedowych. Możliwości uzbrojenia konwencjonalnych okrętów podwodnych w systemy rakietowe tej klasy nie oferuje dziś (i zapewne przez ładnych parę lat nie zaoferuje) żaden zachodni producent. Dobrym przykładem są rozmowy prowadzone przez Hindusów przy okazji zakupu okrętów podwodnych typu 'Scorpene', które skończyły się akceptacją francuskiej oferty sprzedaży leciwych pocisków SM-39 *Exocet*. Za to Francuzi i Niemcy mogą zaoferować napęd pomocniczy niezależny od dostępu powietrza atmosferycznego, a jest to kolejna bariera techniczna i technologiczna, którą pokonać muszą Rosjanie, by walczyć z zachodnioeuropejską konkurencją jak równy z równym. Na razie bowiem wygrywają przede wszystkim ceną i gotowością sprzedaży zaawansowanej broni na rynki zamknięte dla państw zachodnich. To właśnie obłożone amerykańskim i zachodnioeuropejskim embargiem zbrojeniowym Chiny zamówiły w roku 2002 osiem okrętów podwodnych proj. 636M (wyposażonych w kompleks rakietowy *Club-S*), ostatnie z których zostaną dostarczone na przełomie roku 2005/2006. Do podobnego standardu chciałby swe trzy 'Kilo' doprowadzić Iran – nie muszę pisać jaki oddźwięk wywołało by to w Stanach Zjednoczonych. Jednak by zadowolić Wenezuelę, która poszukuje następców swych jednostek typu 209 trzeba już coś więcej.

Na razie kontynuowana jest budowa drugiej jednostki typu 'Łada', eksportowego 'Amura-1650', którego gotowość techniczna wynosiła w połowie tego roku 47 procent. Także rosyjska flota, która dzięki znacznemu zwiększeniu przez państwo wydatków na obronę może pozwolić sobie wreszcie na rozpoczęcie wymiany pokoleniowej w kluczowych grupach okrętów, zamówiła pierwszą seryjną 'Ładę' (takie sformułowanie świadczy o specjalnym – prototypowym statusie *Sankt Pietierburga* i może świadczyć o planach wprowadzenia znacznych zmian w projekcie kolejnej jednostki). 28 lipca 2005 roku w Stoczni Admiralicji położono bowiem stępkę pod okręt podwodny *Kronsztadt* (B-586) proj. 677, który wejść ma do linii po roku 2008.

Co po *Talwarach* i *Sowriemiennych*?

Aktywność rosyjskich biur konstrukcyjnych na polu dużych nawodnych jednostek bojowych jest znacznie mniejsza, niż ma to miejsce w przypadku okrętów podwodnych. Co prawda w ostatnich latach udało się rosyjskim stoczniom zdobyć zamówienia na budowę siedmiu dużych okrętów nawodnych, a negocjowana jest budowa trzech kolejnych, jednak perspektywy w tym zakresie nie wyglądają najlepiej. Kontynuowana jest budowa w petersburskiej Stoczni Północnej dwóch kolejnych niszczycieli rakietowych typu *Sowriemiennyj* dla Chin, tym razem w zmodyfikowanym wariancie proj. 956EM. Z kolei Stocznia Bałtycka negocjuje z Indiami budowę trzech fregat rakietowych, mających powstać według zmodyfikowanego projektu 11356, dostosowanego do odpalania z pionowych wyrzutni nie tylko pocisków kompleksu *Club-N*, ale także *BrahMosów* oraz, być może, uzbrojonego w najnowszy wariant przeciwlotniczego systemu *Sztil – Sztil-1* (szerzej o tym systemie w „Nowej Technice Wojskowej", nr 1/2005). Tu jednak decydujące znaczenie odegrają koszty – Hindusi zamierzają się ostro targować. I to wszystko... Nie widać zainteresowania ani fregatą 'Korsar', czyli zmodyfikowaną jednostką proj. 1154, oferowaną przez Zielenodolskie PKB i kaliningradzką stocznię Jantar, ani niszczycielem rakietowym proj. 21956 Północnego PKB, wbrew oznacze-

Czy korweta proj. 20382 z CMKB Ałmaz powtórzy sukces, zaprojektowanych przez to samo biuro konstrukcyjne, rakietowych 'Mołnii'?



Pocisk rakietowy *BrahMos* to wspólne dzieło przemysłów Indii i Rosji (na pierwszym planie pojemnik transportowo-startowy). Bazuje on na, powstającym od 20 lat pocisku *Oniks/Jachont* NPO Maszinostrojenija, który dotąd nie wszedł do uzbrojenia WMF. Jego młodszy brat z Indii może go wyprzedzić.

niu, będącemu głębokim rozwojem pojedynczej jednostki proj. 11551 *Admirał Czabanienko*. Powiedzmy sobie szczerze, jednostki te przy porównaniu z ofertą zachodnioeuropejskich i amerykańskich koncernów stoczniowych mocno trącą myszką. I Indie i Chiny budują nowocześniejsze okręty u siebie, a wydaje się, że dziś tylko te kraje mogłyby kupić okręt o wyporności większej niż 4000 ton w Rosji. Do przełomu mogłoby dojść jedynie po wyrażeniu zgody przez Kreml na włączenie do eksportowej oferty projektów jednostek powstających w ramach konkursu dla WMF Rosji, ale na to trzeba będzie jeszcze poczekać. Zasłona tajemnicy jest w tym przypadku wyjątkowo szczelna.

W klasie okrętów nawodnych o wyporności do 2000 ton marketingowe wysiłki skierowane zostały na korwetę projektu 20382 CMKB Ałmaz, czyli eksportowy wariant proj. 20380 *Stierieguszczij* dla WMF Rosji (obecnie budowane są trzy jednostki tego typu). Okręt ten zaprojektowany został od podstaw według kanonów obniżonej wykrywalności ('stealth', łącznie ze stacją radiolokacyjną ukrytą w strukturze masztu/nadbudówki, podobnie jak w amerykańskiej koncepcji AEM/S) i przenosić może najnowsze typy eksportowego rosyjskiego uzbrojenia. Taki okręt może wzbudzić zainteresowanie, tym bardziej, jeśli będzie konkurencyjny cenowo. Na razie jednak wszyscy czekają na wejście do służby rosyjskiego prototypu. A to chyba jeszcze odległa perspektywa. *Stierieguszczij* ma zostać zwodowany pod koniec 2005 roku, a próby miałby rozpocząć w roku przyszłym. Szacunki te mogą się jednak okazać zbyt optymistyczne. Tak więc na rosyjskiego konkurenta amerykańskiego LCS-a (Littoral Combat Ship) przyjdzie nam jeszcze poczekać.

Warto w tym miejscu wspomnieć jeszcze o krążowniku lotniczym *Admirał Gorszkow*, którego remont, połączony z głęboką modernizacją, prowadzony jest wreszcie pełną parą w siewierodwińskim Siewmaszu. Okręt ma zostać przejęty w sierpniu 2008 roku przez indyjską załogę i wkrótce wejść do służby jako klasyczny lotniskowiec pod nazwą *Vikramaditya*. Tam gdzie pieniądze płyną szerokim strumieniem opóźnień zapewne nie będzie. Innym rosyjsko-indyjskim projektem, który znacząco może zaważyć na kontaktach przemysłów stoczniowych Rosji i Indii, ale i na globalnej polityce, jest wypożyczenie na 10 lat flocie Indii atomowego wielozadaniowego okrętu podwodnego proj. 971 (typ *Szczuka-B*). Temat ten systematycznie odżywa, choć był już dementowany – czemu trudno się dziwić – przez reprezentantów rosyjskiego MON-u. Ostatnio pojawiły się doniesienia, że chodzić może nawet o dwa okręty, których budowę „zamrożono" w stoczni w Komsomolsku nad Amurem, a wartość całej transakcji (dokończenie budowy, szkolenie, uzbrojenie, infrastruktura, eksploatacja jednostek) mogłaby wynieść nawet 2 mld USD. Na razie nikt tego nie potwierdza, ale i nie zaprzecza.

Jedna z premier salonu IMDS-2005 – samobieżna wyrzutnia pocisków 3M24 (Ch-35) systemu obrony wybrzeża *Bał-E*. Pocisk w konfiguracji „w locie" widoczny obok wyrzutni.

Okrętowe oczy, kły i żądła

Współczesny okręt wojenny jest tylko platformą dla systemów obserwacji, kierowania walką i uzbrojenia. Tu Rosjanie do zaoferowania mają bardzo wiele, choć w większości dopuszczone do sprzedaży za granicę systemy mają jeszcze sowiecki rodowód. Porównując jednak to co gotowi byli dostarczyć kilkanaście lat temu swym sojusznikom z Układu Warszawskiemu i to co w eksportowych katalogach znajduje się dziś, widać że tu dokonały się największe zmiany. Świadczy o tym fakt, że wielu tych systemów nie używa do dziś WMF Rosji, a współfinansowanie kosztów ich rozwoju przez zagranicznego partnera jest szansą, że trafią one do uzbrojenia także w kraju producenta. Najlepszym przykładem jest dobrze znany pocisk przeciwokrętowy 3M24 *Uran* (Ch-35). Jego rozwój został faktycznie wstrzymany na początku lat 90. ubiegłego wieku, a potem ruszył znów dzięki środkom z Półwyspu Indyjskiego. Dziś w *Urany* w eksportowej wersji uzbrojonych jest kilkanaście okrętów indyjskich, algierskich i wietnamskich, a na rosyjskich system występuje z reguły... tylko jako stelaże dla pojemników. Podobnie jest z *Clubem*, w Rosji określanym jako *Kalibr*, zamontowano go już na kilkunastu okrętach podwodnych proj. 877EKM i 636M flot Indii i Chin (*Club-S*) oraz trzech fregatach typu *Talwar* (*Club-N*). W WMF Rosji pierwszym i na razie jedynym okrętem do niego dostosowanym jest *Sankt Pietierburg*. Wiele wskazuje, że i *Uran*, jak i *Club* mają przed sobą jeszcze wiele sukcesów. Ten pierwszy oferowany jest także w wariancie obrony wybrzeża *Bał-E*, który w bieżącym roku zakończył wreszcie próby państwowe i trafić ma do rosyjskich arsenałów (na razie do jednostki rozlokowanej na Kamczatce). Na IMSD-2005 zaprezentowano po raz pierwszy sa-

Model podwodnego pocisku superkawitacyjnego *Szkwał-E* i kawitator zapewniający uzyskiwanie przez niego ogromnej prędkości podwodnej.

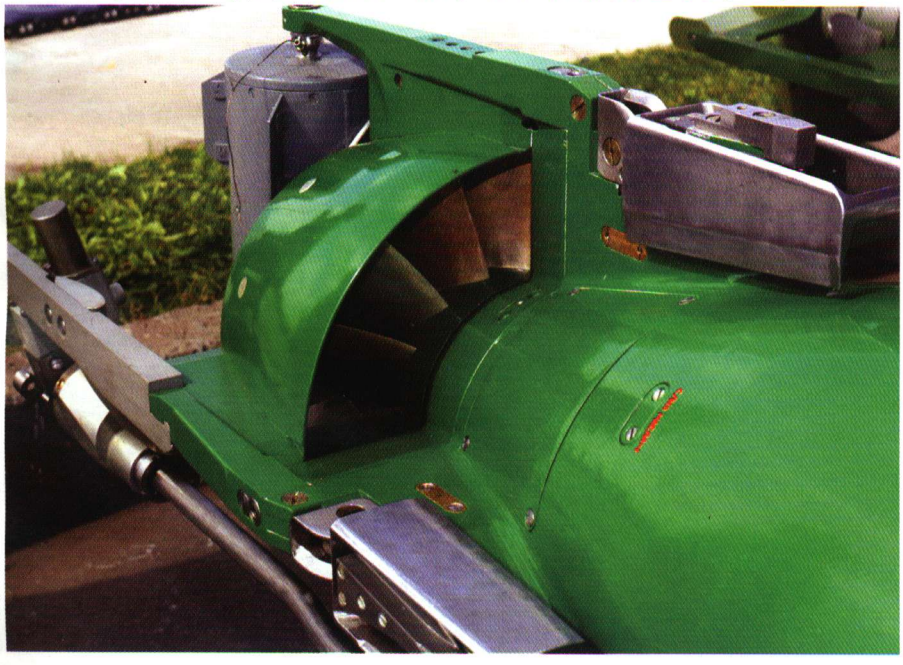
mobieżną wyrzutnię *Bała* na ciężkim nośniku MZKT-7930 *Astrołog*. Tym drugim zaś Rosjanie chcą wejść na zupełnie dla siebie nowe rynki, oferując pociski w skróconym wariancie, dostosowanym do odpalania z wyrzutni torped używanych w państwach zachodnich (dł. 6,1 m). Podobno zaawansowane są rozmowy na ten temat z Grecją, która chciałaby je nabyć dla nowych okrętów podwodnych typu 214. Biorąc pod uwagę, że kraj ten stał się w ostatnich latach odbiorcą wielu typów rosyjskiego uzbrojenia, nie jest to bynajmniej nieprawdopodobne. Podkreślmy, że dziś żadna z zachodnich firm nie oferuje na eksport pocisków przeciwokrętowych o prędkości naddźwiękowej, ani rakietotorped o zasięgu kilkudziesięciu kilometrów.

Szczupłość miejsca nie pozwala na wiele więcej, niż zasygnalizowanie tendencji, niemniej warto zwrócić uwagę jeszcze na dwa egzemplarze uzbrojenia morskiego prezentowane w Sankt Petersburgu. Pierwszym była uniwersalna ciężka torpeda UGST kalibru 533 mm, którą tym razem prezentowano z „otwartą przyłbicą". Dwa lata temu, po kilku godzinach prezentacji na pierwszej edycji salonu, zakryto ją brezentem, by nie zdradzić „obcym szpiegom" szczegółów jej zaawansowanego układu samonaprowadzania. Tego typu fakty są w Rosji regułą i dobrze są znane zwiedzającym moskiewski salon lotniczy (dlatego zawsze najlepiej być na każdej wystawie w dniu jej rozpoczęcia). A broń ta jest naprawdę interesująca. Wyposażono ją w aktywno-pasywny układ samonaprowadzania z płaską anteną z regulowanym sektorem obserwacji (zasięg wykrycia okrętu nawodnego ok. 12 km, podwodnego 2-2,5 km) oraz wspomaganą układem telekierowania. Napęd stanowi silnik tłokowy pracujący na jednoskładnikowym paliwie, obracający otunelowany pędnik. Zasięg UGST wynosi do 50 km przy prędkości 35 w. (w reżimie bojowym prędkość wzrasta do 50 w.), a maksymalna głębokość rażenia celu (a zarazem odpalenia z okrętu podwodnego) to 500 m. Oficjalnie nie mówi się o flotach, które ją zakupiły.

Na koniec niewielka, ale chyba jednak sensacja. Po raz pierwszy zaprezentowano na tegorocznym IMDS model pocisku superkawitacyjnego *Szkwał-E* z kawitatorem, który jest kluczowym zespołem umożliwiającym osiąganie przez pocisk fantastycznej prędkości podwodnej (rzędu 200 węzłów). Dotąd na wszystkich dopuszczonych do publikacji zdjęciach *Szkwała*, a także wystawianych modelach tego elementu brakowało. Czy jednak tak wygląda on naprawdę, wszak to tylko model. Dziś ta niegdyś jedna z najbardziej tajemniczych morskich broni świata (w wariancie POP z głowicą atomową weszła do uzbrojenia sowieckich okrętów podwodnych w 1977 r., a więc prawie 30 lat temu) oferowana jest w składzie kompleksów obrony wybrzeża oraz jako uzbrojenie przeciwko okrętom nawodnym dla jednostek nawodnych i okrętów podwodnych. Eksportowy *Szkwał-E* może być odpalany z okrętów podwodnych z głębokości do 30 m lub wyrzutni na okręcie nawodnym bądź stacjonarnej. Ma masę 2700 kg, długość 8,2 m, kaliber 533,4 mm, zasięg do 10 km oraz prędkość marszową 90-100 m/s (ok. 175-194 w.). Przenosi klasyczną, burzącą głowicę bojową o ekwiwalentnej mocy 210 kg TNT i zmierza ku celowi na głębokości 6 metrów.

Wszystkie fotografie: Miroslav Gyürösi

Tłokowy silnik UGST napędza bezpośrednio wirnik pędnika strugowodnego. Zapewnia to nie tylko wysoką prędkość, ale i dużą manewrowość oraz cichy bieg pocisku.



Uniwersalna ciężka torpeda UGST z widoczną płaską anteną aktywno-pasywnego układu samonaprowadzania akustycznego.

Robert Rochowicz

Polskie «Tarantule»

ORP *Metalowiec* wraca z ćwiczeń Baltops.

Gdy z wielu przyczyn (czytaj „MSiO", nr 4/2004) na przełomie lat 70. i 80. ubiegłego stulecia wstrzymano program budowy okrętów rakietowych projektu 665, dla Dowództwa MW nie było alternatywy w kwestii wyboru następców coraz bardziej wysłużonych kutrów rakietowych projektu 205. Co prawda zapadły decyzje o rozpoczęciu projektowania w NRD nowych okrętów pod całkowicie nowy system rakietowy *Uran*, jednak do czasu ich wprowadzenia (spodziewano się, że nastąpi to nie prędzej niż na przełomie lat 80. i 90.) trzeba było znaleźć rozwiązanie zastępcze. Wyboru właściwie nie było. Dostępne były tylko radzieckie jednostki projektu 1241RE.

Mimo panującego w kraju ogromnego kryzysu gospodarczego, Polska – państwo członkowskie Układu Warszawskiego – była zmuszona do choćby minimalnego modernizowania posiadanego uzbrojenia. Stąd już w roku 1983 podpisano dwie umowy dwustronne na dostawy dwóch jednostek projektu 1241RE. Pierwszą podpisano 30 października, a drugą 31 grudnia. Co ciekawe, otrzymaliśmy okręty wcześniej niż Volksmarine, która zawsze przy tego typu wymianie sprzętu była uprzywilejowana. Obie jednostki (podobnie zresztą jak drugą parę kilka lat później) kupiliśmy za tak zwane ruble transferowe i od początku MW PRL była właścicielem wszystkich 'Tarantul', które dostarczono bezpośrednio po zbudowaniu w stoczni w Rybińsku nad Wołgą (w latach 1984-1989 miasto to nosiło nazwę Andropow – przyp. red.).

OD UW DO NATO

Pierwszy okręt przybył do Gdyni pod radziecką banderą 5 grudnia 1983 roku. Po skrupulatnym odbiorze w dniu 28 grudnia 1983 roku po raz pierwszy na drzewcu wciągnięto uroczyście biało-czerwoną banderę. Jednostce nadano imię ORP *Górnik* i numer taktyczny 434, który stanowił kontynuację po ostatnim z serii kutrze projektu 205 – ORP *Władysławowo*. W tym samym czasie w magazynach Bazy Technicznej MW w Gdyni-Demptowie trwał odbiór pierwszej partii rakiet P-21/P-22. Kilkanaście miesięcy wcześniej, na wiosnę i w lecie tego samego 1983 roku dwie grupy wytypowanych oficerów, chorążych i podoficerów przebywały na szkoleniu w Związku Radzieckim. Pierwsza, kadra z Bazy Technicznej MW poznawała tajniki budowy nowych rakiet i sposobów ich elaboracji oraz przechowywania,

ORP *Górnik* 28 czerwca 1987 roku.

Fot. M. Twardowski

druga zaś, okrętowa w Rydze poznawała budowę okrętu, który wkrótce miał przejść w ich ręce. Jeśli wśród naszych Czytelników są osoby, które przechodziły to szkolenie, prosimy o podzielenie się swoimi wspomnieniami z tamtego okresu.

Początkowo okręty tworzyły samodzielną grupę okrętów rakietowych. Dopiero po przejęciu drugiej pary w latach 1988-1989 w składzie 3. Flotylli Okrętów przeprowadzono reorganizację jej struktur. Wszystkie kutry projektu 205 zgrupowano w 1. dywizjonie okrętów rakietowo-torpedowych, natomiast cztery okręty projektu 1241RE weszły w skład 2. dywizjonu (dopiero w 1992 r. z nazw dywizjonów usunięto człon „torpedowych"). W połowie 1999 roku w nazwach dywizjonów zmieniono numery z 1. i 2. na 31. i 32. Wreszcie w roku 2004, w związku z kolejnymi wycofaniami okrętów, wszystkie jednostki projektów 205 i 1241RE zgrupowano w jednym dywizjonie okrętów rakietowych.

Cztery przejęte Tarantule utworzyły pod względem operacyjnym grupę bojową, jedną z trzech wystawianych przez 3. Flotyllę Okrętów. Dwie pozostałe tworzyły pozostające wciąż w służbie kutry projektu 205. W tym miejscu warto zauważyć, że MW PRL, mimo znacznych kosztów zakupu nowych jednostek, planowała utrzymać swój potencjał uderzeniowy w tej klasie, bowiem po roku 1990 zakładano stopniowe wcielenie do służby ośmiu nowych, opracowanych w NRD okrętów projektu 151, który w Polsce otrzymał numer 660, a które utworzyłyby dwie kolejne grupy bojowe.

W pierwszych latach służby okrętów projektu 1241RE najważniejszym elementem codziennego szkolenia było zgrywanie się grupy w prowadzeniu ataku rakietowego. Sprawdzianem umiejętności były organizowane co roku na poligonie morskim pod Bałtijskiem w maju lub czerwcu ćwiczenia połączone z bojowym odpaleniem rakiet P-21 lub P-22. Ostatni raz polscy marynarze popłynęli do Bałtijska w roku 1990. W kolejnym, próbnie wykonano strzelania rakietowe na poligonie morskim pod Ustką.

ORP *Hutnik* widziany od dziobu.

ORP *Hutnik* w porcie.

W ostatniej dekadzie poprzedniego stulecia najważniejszym zadaniem sił okrętowych było nauczenie się „chodzenia" we wspólnych zespołach z okrętami państw NATO według stosowanych przez nie procedur. Służyć miały temu celowi przede wszystkim kontakty dwustronne i udział w wielonarodowych ćwiczeniach organizowanych na Bałtyku przez Sojusz Północnoatlantycki oraz w ramach programu „Partnerstwo dla Pokoju", takich jak chociażby „Baltops" czy „Cooperative Venture". Dla przykładu w „Baltopsie" brały udział m.in.: w roku 1995 *Hutnik*, w 1996 *Metalowiec* i *Hutnik*, w 1997 znów *Hutnik*, w 1998 *Rolnik*, w 1999 *Górnik*, a w roku 2001. *Górnik* i *Rolnik*. Z czasem, jak przyznawały załogi, uczestnictwo w tego typu manewrach stało się dla okrętów rakietowych zwykłą rutyną, dużo więcej zaś pracy wymagało w szkolenie dwustronne, zwłaszcza z podobnymi jednostkami z Niemiec czy Danii, z którymi ćwiczono realne scenariusze udziału w operacjach bojowych w ramach planów obronnych NATO.

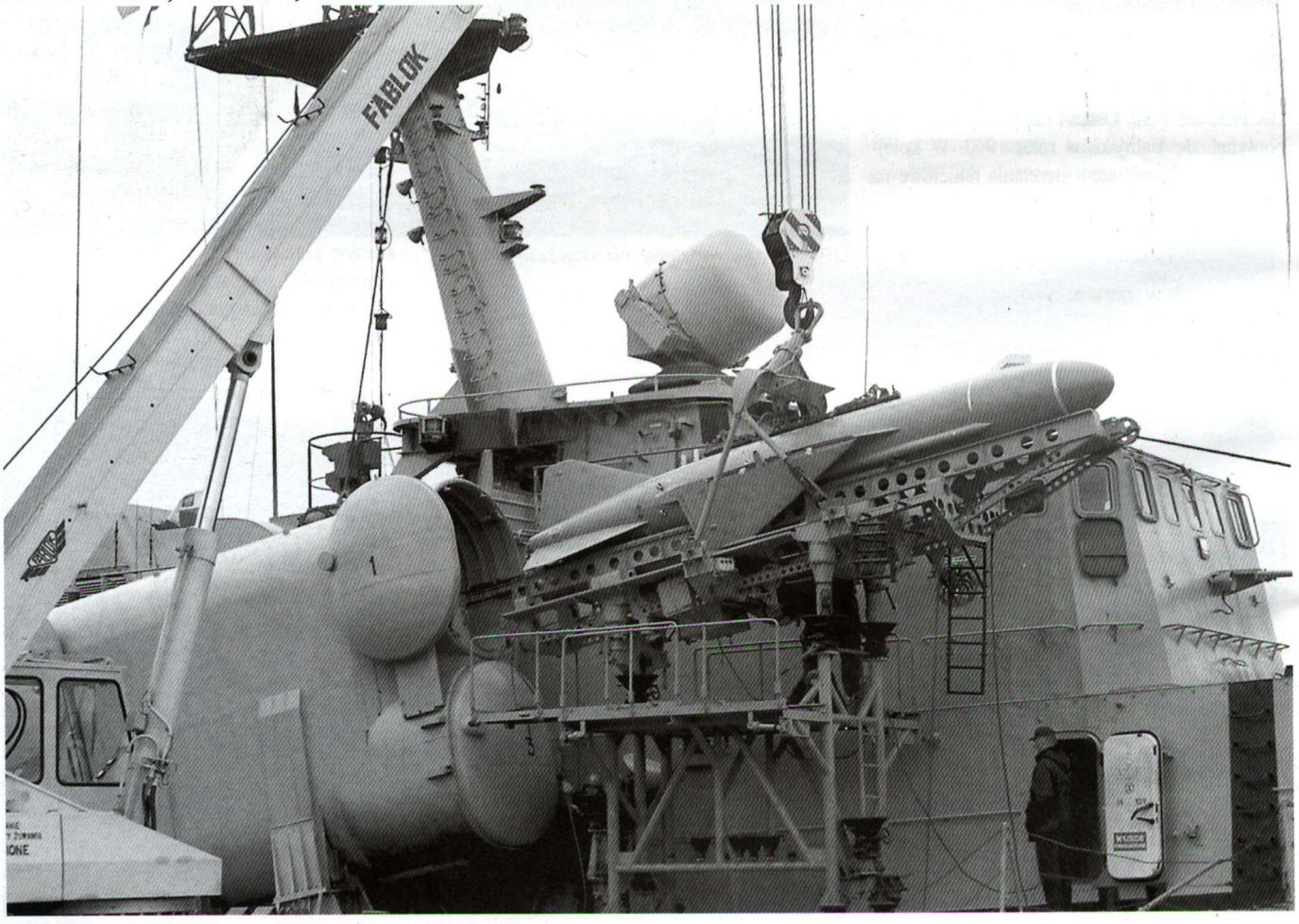
Pierwsze oficjalne zdjęcie ORP *Hutnik* opublikowane w miesięczniku Morze w czerwcu 1984 r.

PRZEBIEG SŁUŻBY

Jak w poprzedniej dekadzie ważnym elementem sprawdzianu gotowości bojowej poszczególnych okrętów były cały czas realne strzelania rakietowe. Były one wykonywane zazwyczaj w trakcie dorocznego ćwiczenia całej Marynarki Wojennej, którym nadawane są wymiennie kryptonimy „Rekin", „Murena" lub „Pirania". Od roku 1993 są też zwykle łączone z dorocznym ćwiczeniem na poligonie w Wicku Morskim rakietowców z Sił Powietrznych, bowiem niektóre z odpalanych „rybek" P-21 (także P-15U) są brane na cel przez dywizjony rakietowe uzbrojone w rakiety systemów *Newa*, *Krug* (a do 2001 r. także *Wołchow*). W oddzielnym zestawieniu prezentujemy wykaz strzelań rakietowych wykonanych przez poszczególne polskie Tarantule. Co może się niektórym wydać dziwne niestety, mimo dużej pomocy ze strony oficerów z dywizjonu okrętów rakietowych, w chwili obecnej trudno odtworzyć z dostępnych dokumentów ile rakiet, i w jakich latach wystrzeliły poszczególne jednostki. Stąd też w kilku miejscach widnieją znaki zapytania, które może z czasem zostaną wyjaśnione.

Oprócz wymienionych powyżej faktów, w życiorysach poszczególnych okrętów nie wydarzyło się zbyt wiele interesujących epizodów. W pierwszych latach służby najczęściej odwiedzanym portem zagranicznym był Bałtijsk, co było związane z ćwiczeniami rakietowymi. Wyjątkiem był *Hutnik*, który w roku 1985 „zaliczył" tzw. wizytę przyjaźni w Rostocku. Niemiecki port (Kilonię), ale już po zjednoczeniu RFN i NRD odwiedził także *Rolnik* (w 1991 r.) oraz *Hutnik* (cztery lata później). Potem kolejne wizyty w obcych portach stały się coraz częstsze, ale nie nadawano im zbyt dużego rozgłosu, gdyż

Ładowanie rakiety P-21 do wyrzutni.



ORP *Górnik*

Wcześniej radz. *R-624*; numer burtowy – 434; zbudowany w Stoczni Rzecznej w Rybińsku; numer stoczniowy – 01711; położenie stępki – 1982 r.; wodowany i gotowy do służby w 1983 r.; pierwsze podniesienie bandery – 28.12.1983 r.; ostatnie opuszczenie bandery – 31.05.2005 r.

ORP *Hutnik*

Wcześniej radz. *R-62*; numer burtowy – 435; zbudowany w Stoczni Rzecznej w Rybińsku; numer stoczniowy – 01712; położenie stępki – 1983 r.; wodowany w 1983 r.; gotowy do służby w 1984 r.; pierwsze podniesienie bandery – 31.03.1984 r.; ostatnie opuszczenie bandery – 31.05.2005 r.

ORP *Metalowiec*

Wcześniej radz. *R-542*; numer burtowy – 436; zbudowany w Stoczni Rzecznej w Rybińsku; numer stoczniowy – 01720; położenie stępki – 1987 r.; wodowany i gotowy do służby w 1987 r.; pierwsze podniesienie bandery – 13.02.1988 r.

ORP *Rolnik*

Wcześniej radz. *R-833*; numer burtowy – 437; zbudowany w Stoczni Rzecznej w Rybińsku; numer stoczniowy – 01722; położenie stępki – 1987 r.; wodowany i gotowy do służby w 1988 r.; pierwsze podniesienie – – 4.02.1989 r.

sać zachodnioniemiecki) okręt-baza ścigaczy rakietowych Bundesmarine *Neckar* (A 66) został ostrzelany z armat kalibru 30 mm. Jednostka niemiecka miała postrzelaną nadbudówkę, a kilku marynarzy zostało rannych. Po drobiazgowym zbadaniu przebiegu zdarzeń okazało się, że weszła ona nieprawnie w sektor ostrzału ćwiczących się obsług artyleryjskich.

Obsługę remontową Tarantul prowadziła w całości Stocznia Marynarki Wojennej w Gdyni. Jako pierwszy na remont średni został skierowany *Górnik* (w okresie czerwiec 1989 – listopad 1991 r.). Z kolei *Hutnik* postał dłużej w stoczni w latach 1992-1994. W trakcie remontu na jednostce zamontowano radar nawigacyjny Racal-Decca oraz odbiornik systemu GPS. *Hutnik* wrócił do stoczni na początku 1996 roku po pożarze II siłowni i lewej barbety AK-630. Po remoncie doraźnym okręt dość szybko (przy pomocy specjalistów z Ukrainy) doprowadzono do pełnej sprawności. Druga para polskich Tarantul przeszła dłuższe remonty w połowie poprzedniej dekady. W trakcie wizyt w stoczni także pozostała trójka otrzymała radary nawigacyjne Racal-Decca. Ponadto *Metalowca* wytypowano do monta-

ORP *Górnik* z rakietą w jednej z wyrzutni.

odbywały się one zwykle przy okazji ćwiczeń i postoje te miały charakter roboczy, a nie kurtuazyjny.

Dużym echem odbiły się w Europie jedne z ćwiczeń z udziałem *Górnika* i *Hutnika* w czerwcu 1987 roku, podczas których obserwujący manewry niemiecki (ówcześnie raczej trzeba napi-

żu nowego systemu „swój-obcy" *Supraśl* (zarówno transpondera, jak i interrogatora). Dwa komplety identycznych urządzeń zakupiono również dla *Górnika* i *Hutnika*, ale w związku z decyzją o rychłym wycofaniu wszystkich Tarantul ze służby zostaną one zamontowane na innych urządzeniach.

Pierwsze oficalne zdjęcie ORP *Górnik* opublikowane w miesięczniku Morze w lutym 1984 r. Okręt jeszcze bez numery taktycznego.

Mało znaną ciekawostką były przeprowadzone w roku 2004 próby z eksperymentalnymi rakietami P-22. Otóż do ich prawidłowego działania potrzebne jest powietrze, które schładza główkę do odpowiedniej temperatury. Powietrze to uzyskiwane jest z okrętu za pomocą specjalnych systemów chłodzących doprowadzanych do wnętrza hangaru startowego. Niestety wymaga to bardzo skomplikowanego i czasochłonnego przygotowania całego okrętu. Dlatego też w ramach prac racjonalizacyjnych opracowano odpowiedni system w

Zestawienie odbytych strzelań rakietowych:

ORP *Górnik*

22 rakiety (18 szt. P-21 i 4 szt. P-22)

1984 r. – 1 rakieta P-21
1985 r. – 1 rakieta P-21
1986 r. – 2 rakiety P-21
1987 r. – 2 rakiety P-22
1988 r. – 2 rakiety P-21
1992 r. – 1 rakieta P-21 i 1 rakieta P-22?
1994 r. – 2 rakiety P-21
1996 r. – 2 rakiety P-21
1999 r. – 2 rakiety P-21
2000 r. – 2 rakiety P-21 i 1 rakieta P-22
2002 r. – 2 rakiety P-21
2003 r. – 1 rakieta P-21.

ORP *Hutnik*

14 rakiet (wszystkie P-21)

1984 r. – 1 rakieta P-21
1985 r. – 1 rakieta P-21
1986 r. – 1 rakieta P-21
1987 r. – 1 rakieta P-21
1988 r. – 1 rakieta P-21
1989 r. – 1 rakieta P-21
1990 r. – 2 rakiety P-21
1994 r. – 1 rakieta P-21? (na pewno nie odpaliły 2 rakiety P-21)
1995 r. – 2 rakiety P-21
1997 r. – 2 rakiety P-21 (w maju i wrześniu)?
1999 r. – 1 rakieta P-21

ORP *Metalowiec*

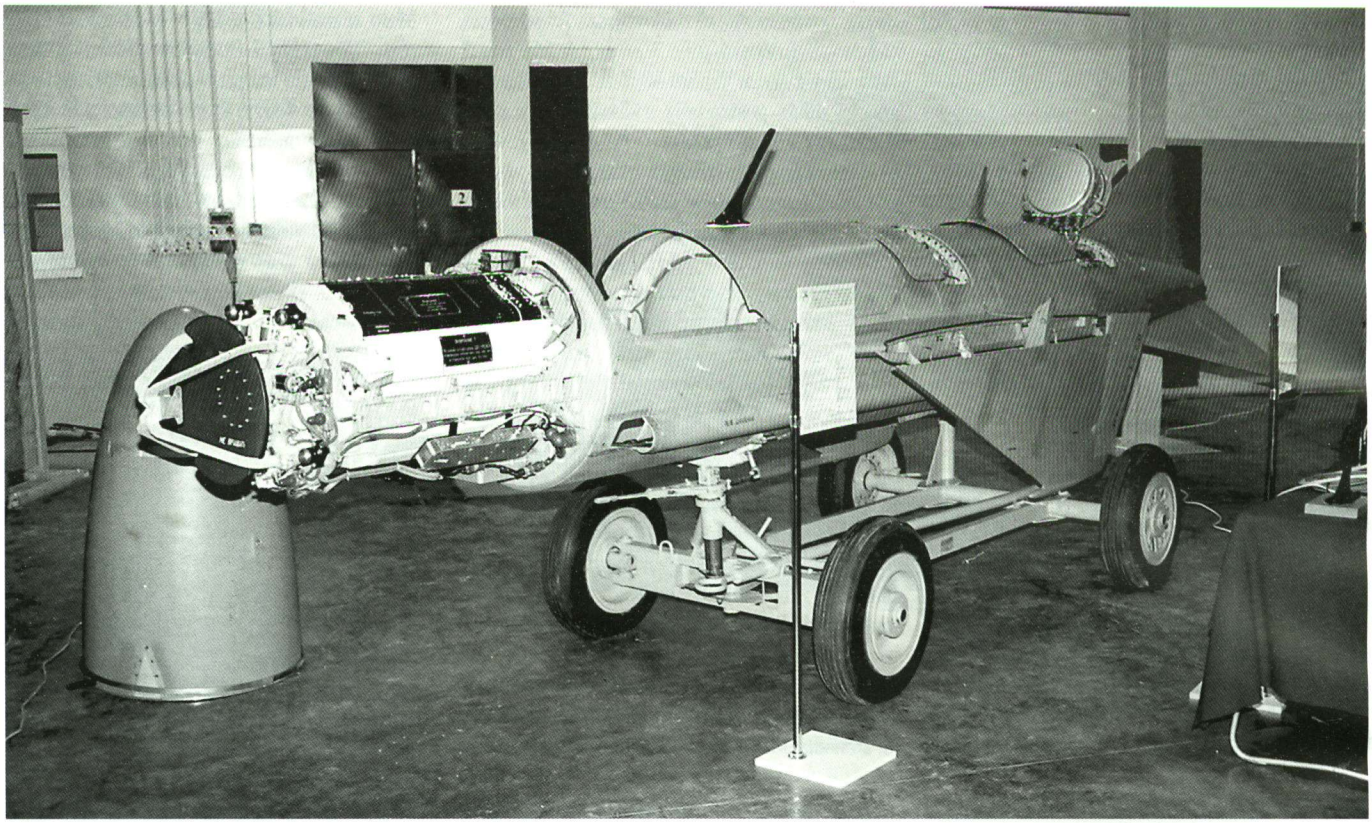
24 rakiety (22 szt. P-21, 2 szt. P-22 doświadczalne)

1988 r. – 1 rakieta P-21
1989 r. – 1 rakieta P-21
1990 r. – 2 rakieta P-21
1991 r. – 2 rakiety P-21?
1992 r. – 2 rakiety P-21?
1993 r. – 2 rakiety P-21?
1997 r. – 3 rakiety P-21 (w maju i wrześniu)?
1998 r. – 2 rakiety P-21
1999 r. – 2 rakiety P-21
2001 r. – 2 rakiety P-21
2004 r. – 1 rakieta P-21 i 2 rakiety P-22 (eksperymentalne)
2005 r. – 2 rakiety P-21

ORP *Rolnik*

28 rakiet (wszystkie P-21)?

1989 r. – 1 rakieta P-21
1991 r. – 1 rakieta P-21
1993 r. – 2 rakiety P-21?
1995 r. – 2 rakiety P-21
1996 r. – 2 rakiety P-21?
1998 r. – 2 rakiety P-21
2000 r. – 2 rakiety P-21
2001 r. – 2 rakiety P-21
2002 r. – 2 rakiety P-21
2003 r. – 2 rakiety P-21
2004 r. – 2 rakiety P-21
2005 r. – 2 rakiety P-21
brak 6+0

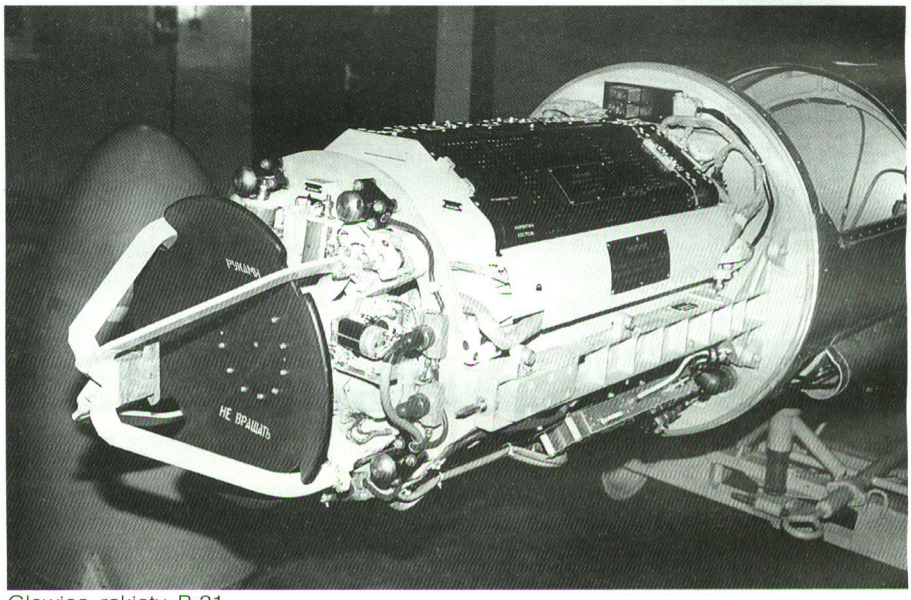


Rakieta P-21 ze zdjętą osłoną przedniej części.

rakiecie umożliwiający pominięcie drogi z powietrzem podawanym z systemów okrętowych. Wnioski z prób niestety nie są bliżej znane, wiadomo jedynie, że w maju 2004 roku odpalono pod Ustką dwa doświadczalne P-22 z wyrzutni *Metalowca*.

PRZYSPIESZONY KONIEC

Pod koniec poprzedniej dekady dużo nadziei załogi polskich okrętów projektu 1241RE wiązały z planami modernizacji wyposażenia. Otóż w ramach długoterminowego programu funkcjonowania Marynarki Wojennej jej siły podzielono na dwie kategorie – sprzętu nieperspektywicznego i przewidzianego do dalszej eksploatacji. Wszystkie cztery Tarantule znalazły się w tej drugiej kategorii i w związku z tym rozpoczęto przygotowania do zamontowania na ich pokładach urządzeń odpowiadających standardom NATO. Wkrótce powstały dwie koncepcje, pierwsza zakładała tak zwaną dużą modernizację, w której poważnie rozważano możliwość całkowitej wymiany elektroniki bojowej i uzbrojenia rakietowego na wzór dozbrojenia okrętów rakietowych typu *Orkan*. Druga, oszczędniejsza, sugerowała doposażenie okrętów w nowe środki łączności, radary nawigacyjne z przystawkami antykolizyjnymi, zakończenie procesu montażu systemu „swój-obcy" oraz montaż konsoli systemu wspomagania dowodzenia *Pstrokosz*. Dość szybko jednak okazało się, że obie koncepcje nie mają szans realizacji. Decyzje o znacznej redukcji stanu posiadania Marynarki Wojennej sprawiły, że wśród jednostek pływających wskazanych do wycofania znalazły się również Tarantule. Uznano, że system rakietowy jest przestarzały, a modernizacja okrętów nieopłacalna (zresztą nie znaleziono by na nią środków w marynarskim budżecie). W 2004 zadecydowano, że proces



Głowica rakiety P-21.

Magazyn z rakietami P-21/P-22.

Dowódcy poszczególnych okrętów
(stopnie w dniu objęcia stanowiska)

ORP *Górnik*

por. mar. Zbigniew Kula – 28.12.1983-24.11.1986
kpt. mar. Mirosław Danilewicz – 24.11.1986-10.10.1988
por. mar. Marek Kurzyk – 10.10.1988-01.03.1993
por. mar. Jarosław Ziemiański – 01.03.1993-01.08.1995
por. mar. Robert Kaczmarek – 01.08.1995-04.03.1996
kpt. mar. Jacek Gąsiorowski – 04.03.1996-19.08.1996
por. mar. Krzysztof Jasiński – 19.08.1996-30.06.1998
por. mar. Dariusz Szarek – 30.06.1998-01.07.2004
por. mar. Adam Sadowski – 01.07.2004-31.05.2005

ORP *Hutnik*

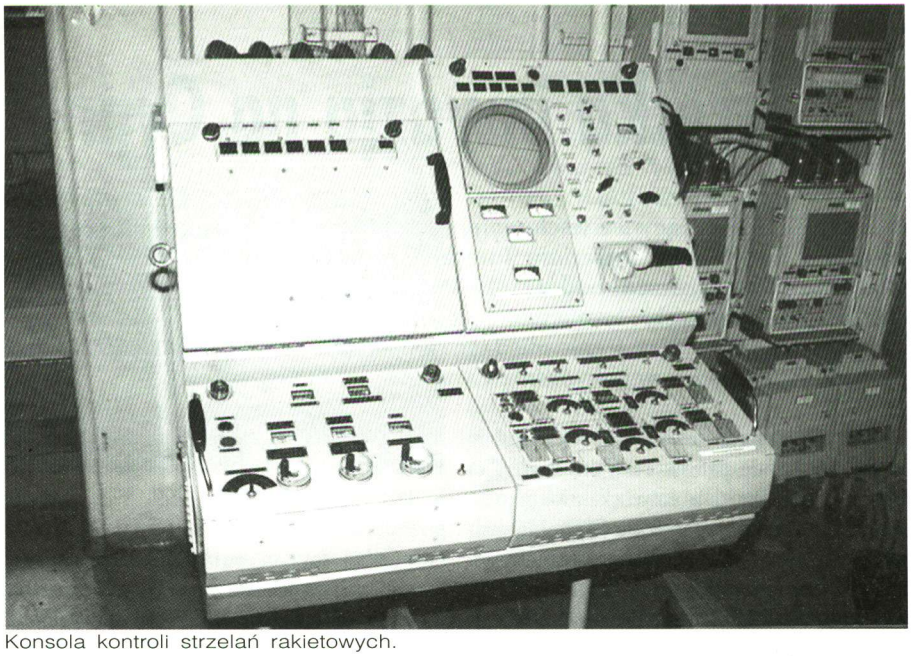
kpt. mar. Włodzimierz Danek – 31.03.1984-15.12.1987
kpt. mar. Lesław Serafinko – 15.12.1987-01.03.1990
kpt. mar. Kazimierz Cesarz – 01.03.1990-05.12.1994
por. mar. Krzysztof Jaworski – 05.12.1994-11.07.1997
por. mar. Cezary Prus – 05.12.1997-12.06.2002
por. mar. Artur Kołaczyński – 12.06.2002-30.06.2004
por. mar. Artur Dzieciuch – 30.06.2004-31.05.2005

ORP *Metalowiec*

kmdr ppor. Włodzimierz Danek – 13.02.1988-14.12.1990
por. mar. Krzysztof Rokicki – 14.12.1990-10.07.1991
por. mar. Mirosław Ogrodniczuk – 10.07.1991-07.03.1995
por. mar. Janusz Pawelec – 07.03.1995-18.02.2000
por. mar. Piotr Chwałek – 18.02.2000-19.09.2002
por. mar. Andrzej Karda – 01.01.2003-...

ORP *Rolnik*

por. mar. Dariusz Baronowski – 04.02.1989-09.11.1992
por. mar. Jacek Gąsiorowski – 09.11.1992-05.03.1996
kpt. mar. Krzysztof Łomnicki – 05.03.1996-12.01.2000
por. mar. Przemysław Fuksa – 12.01.2000-13.07.2005
kmdr ppor. Artur Kołaczyński – 13.07.2005-...



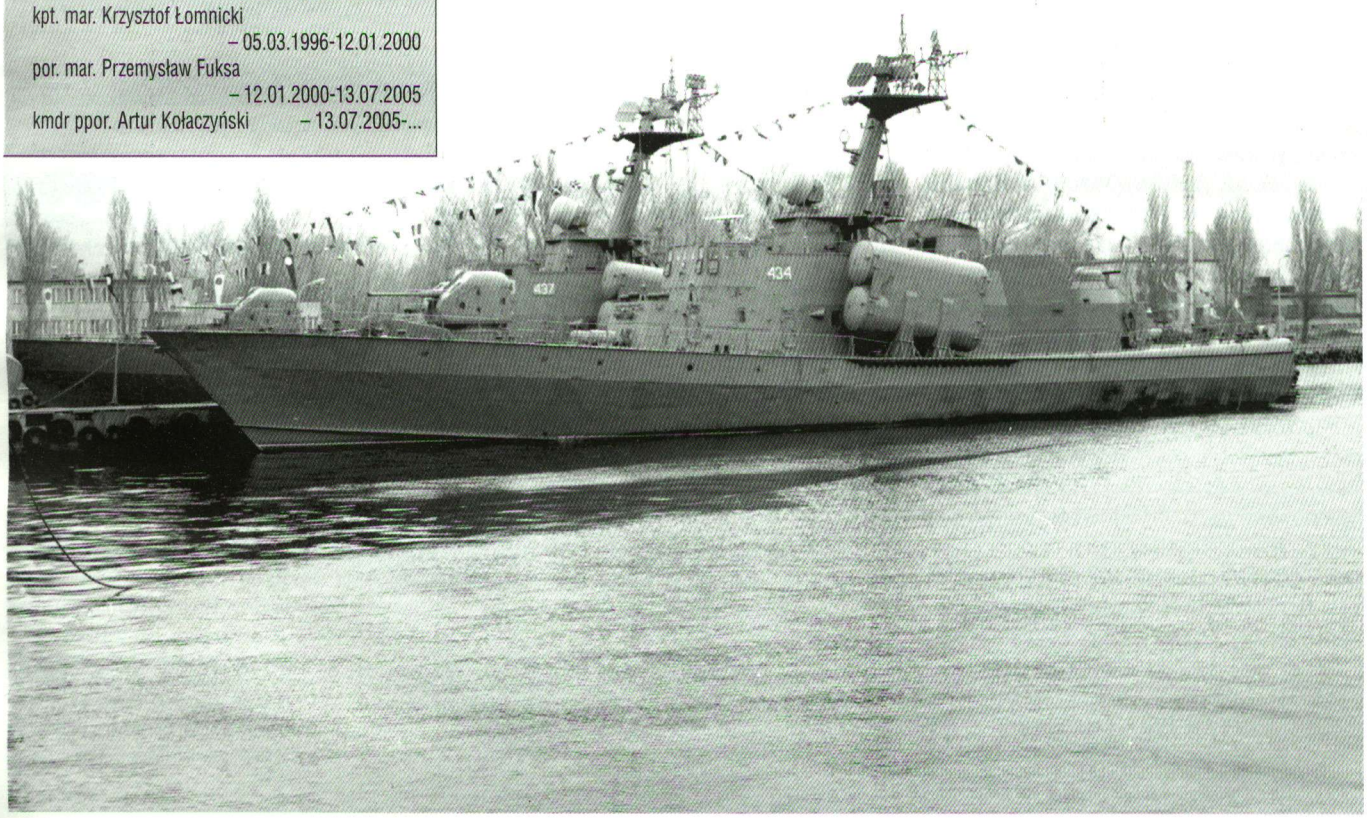
Konsola kontroli strzelań rakietowych.

wycofywania rozpocznie się już w roku następnym. Tak też się stało i w ostatnim dniu maja 2005 roku, w porcie wojennym na Oksywiu uroczyście opuszczono (zgodnie z fachową terminologią spuszczono) po raz ostatni biało-czerwone bandery na *Górniku* i *Hutniku*. W ciągu ponad 21 lat służby *Górnik* nakręcił na śruby ponad 42 tysiące mil morskich, a *Hutnik* ponad 33 tysiące.

Historia polskich Tarantul ma się definitywnie zakończyć w roku 2008. W planie na lata 2005-2010 wtedy właśnie zaplanowano wycofać ze służby drugą parę okrętów. Z całą pewnością czekają więc nas jeszcze tylko dwa wyjścia na poligon z bojowym odpalaniem rakiet P-21 i może P-22. Losy okrętów po ostatnim opuszczeniu biało-czerwonej bandery są na razie trudne do przewidzenia. Dużo zależeć będzie od efektów działań Agencji Mienia Wojskowego, która dawnego *Górnika* i *Hutnika* już umieściła na liście uzbrojenia do sprzedania. Wiele mówiło się przed rokiem o rzekomym zainteresowaniu Wietnamu okrętami, ale na razie w tej sprawie panuje cisza. Z całą pewnością jednak wszystkie cztery polskie Tarantule nie muszą jeszcze trafić do stoczni złomowych. Pierwsza para ma za sobą po 21 lat służby, druga w roku 2008 będzie w podobnym wieku. Śmiało więc można myśleć o ich sprzedaży, tym bardziej, że Baza Techniczna MW dysponuje jeszcze sporym zapasem rakiet.

Fot.: Robert Rochowicz, Archiwum

ORP *Górnik* i ORP *Rolnik* w porcie



Krzysztof Kubiak

Turecka inwazja na Cypr w roku 1974

W roku 1878 leżący we wschodniej części Morza Śródziemnego Cypr, stanowiący dotąd część Imperium Tureckiego, zwanego też Osmańskim bądź Ottomańskim, przeszedł pod władzę Wielkiej Brytanii. Stało się to po przegranej przez sułtańskie armie wojnie z Rosją, kiedy Stambuł gwałtownie potrzebował wsparcia na arenie międzynarodowej. Ceną poparcia Londynu dla osłabionego imperium był właśnie Cypr.

W chwili przystąpienia Turcji w roku 1914 do wojny po stronie państw centralnych Wielka Brytania wypowiedziała dotychczasowe porozumienia ze Stambułem dotyczące Cypru i formalnie anektowała wyspę. Traktat w Lozannie, zawarty 24 lipca 1923 roku po zakończeniu działań wojennych z Grecją, potwierdził władzę brytyjską nad Cyprem. W roku 1925 stał się on formalnie kolonią Korony Brytyjskiej. Podczas II wojny światowej wyspa odgrywała dość ważną rolę w systemie brytyjskich baz na Morzu Śródziemnym (choć nie tak ważną jak Gibraltar, Malta czy Aleksandria).

Początek lat pięćdziesiątych XX wieku przyniósł nasilenie dążeń niepodległościowych na Cyprze, przy czym każda z dwóch grup etnicznych wykształciła własną koncepcję dotyczącą dalszych losów wyspy. Ludność pochodzenia greckiego w większości popierała ideę *enosis* (gr. *henosis* – „zjednoczenie"), przyłączenia całej wyspy do Grecji. Znajdujący się w mniejszości Turcy byli zwolennikami zachowania *status quo*, czyli przedłużenia władzy brytyjskiej, lub – w przypadku wycofania się Brytyjczyków – podziału wyspy i włączenia części zamieszkanej przez Turków do Turcji. Poparcie większości greckiej dla *enosis* zostało potwierdzone w trakcie plebiscytu rozpisanego w roku 1950 z inicjatywy przywódcy Greków, prawosławnego arcybiskupa Makariosa[1]. Wyniki głosowania odrzucili zarówno Brytyjczycy, jak i Turcy. Wobec wzrostu napięcia, w następnych latach obie społeczności stworzyły swoje organizacje zbrojne: grecka nosiła nazwę EOKA[2], turecka – VOLKAN. W ślad za tym doszło do wybuchu prowadzonej głównie metodami terrorystycznymi wojny partyzanckiej.

W połowie lat pięćdziesiątych Brytyjczycy rozpoczęli rozmowy z Grecją i Turcją na temat przyszłości wyspy. Nie przyniosły one jednak żadnego efektu, zainicjowano więc negocjacje, w których wzięli udział bezpośrednio przywódcy obu społeczności – arcybiskup Makarios i dr Fazil Küçük. Wobec nieustępliwości Greków Makarios został jednak w roku 1956 aresztowany i deportowany przez Brytyjczyków na Seszele. EOKA, która na czas negocjacji ogłosiła zawieszenie broni, ze zdwojoną aktywnością zaatakowała Brytyjczyków. Widząc niemożność opanowania sytuacji, administracja kolonii, oprócz nasilenia represji, przedsięwzięła nowe kroki polityczne. Projekt rozwiązań przedstawiony przez lorda Cyrila Radcliffe'a (1899-1977) zakładał przyznanie wyspie daleko idącej samodzielności przy jednoczesnym stworzeniu mechanizmów gwarantujących poszanowanie praw ludności tureckiej. Z uwagi na zawarte w planie Radcliffe'a utrzymanie zależności od Londynu Grecy cypryjscy odrzucili powyższy projekt.

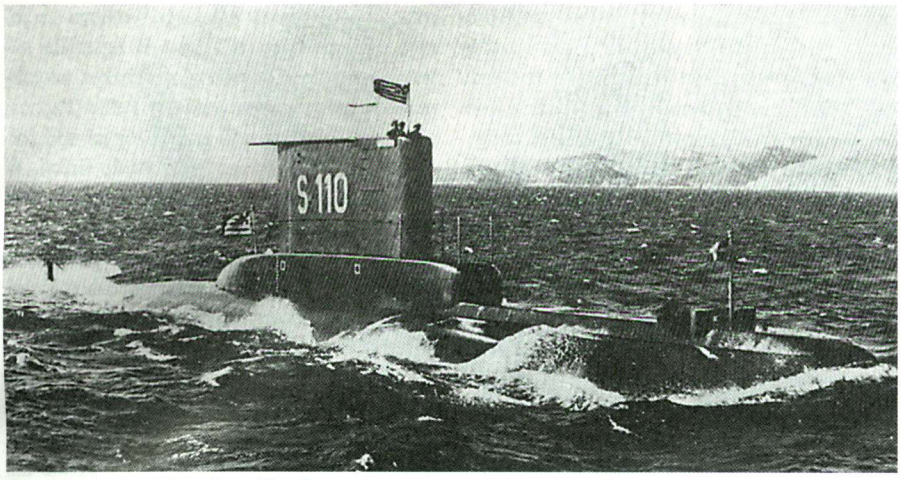
Przedłużający się konflikt spowodował radykalizację poglądów ludności tureckiej i będącej jej naturalnym sojusznikiem Ankary. Dążenie do utrzymania status quo zostało odsunięte w cień przez ideę *taksim*, zakładającą przeprowadzenie podziału wyspy w oparciu o kryterium etniczne i włączenie powstałych w ten sposób kantonów narodowościowych do Turcji i Grecji. Konfrontacja koncepcji *taksim* z grecką *enosis* doprowadziła do kolejnej fali krwawych waśni etnicznych. W tej sytuacji Londyn doszedł do wniosku, że jedynym wyjściem może być przyśpieszone przyznanie wyspie niepodległości. W roku 1957 Makarios został zwolniony i przewieziony do Aten. Niemal równocześnie rozpoczęły się prowadzone pod auspicjami brytyjskimi w Zurychu i Londynie negocjacje między przedstawicielami obu zwaśnionych narodów. W ich wyniku doszło do zawarcia kompromisu przewidującego powstanie niezawisłej Republiki Cypryjskiej, którą proklamowano 16 sierpnia 1960 roku. System polityczny republiki miał się opierać się na podziale władzy między reprezentantów obu społeczności.

Siły morskie Grecji i Turcji w czasie kryzysu cypryjskiego 1974 r.

Grecja	Turcja
Okręty podwodne	
4 typu *Glavkos* (zachodnioniem. typ 209/1100 budowany wyłącznie na eksport), 1 amer. typu *Balao*, 1 amer. typu *Gato*	10 amer. typu *Balao*
Niszczyciele	
4 amer. typu *Gearing*, 6 amer. typu *Fletcher*, 2 amer. typu *Gleaves*, 4 amer. typu *Bostwick* (eskortowe)	6 amer. typu *Gearing*, 4 amer. typu *Gleaves*, 5 amer. typu *Fletcher*, 1 bryt. typu 'M' (*Milne*), 1 amer. typu *Robert H. Smith*, 1 amer. typu *Allen M. Sumner*
Korwety	
5 bryt. typu *Algerine*	6 typu *Candrali* (ex-amer. trałowce typu *Auk*)
Ścigacze rakietowe	
4 franc. typu 'Combattante II'	—
Ścigacze torpedowe	
6 norw. typu *Nasty*, 2 bryt. typu Vosper, 5 niem. typu S-boote	9 niem. typu *Jaguar*, 2 norw. typu *Nasty*
Okręty patrolowe	
3 amer. typu PC, 2 amer. typu LSSL (ex-okręty ogniowego wsparcia desantu), 8 amer. typu BYMS (ex-trałowce)	6 typu *Bafra* (ex-kanad. trałowce typu *Bangor*), 6 amer. typu PC, 42 okręty i kutry budowy krajowej
Trałowce	
14 amer. typu MSC, 6 amer. typu BYMS	12 amer. typu MSC, 4 kanad. typu MCB, 4 amer. typu MSI
Okręty desantowe	
1 okręt desantowy - dok amer. typu *Cabildo*, 7 amer. typu LST(2), 6 amer. typu LSM, 8 amer. typu LCU	5 bryt. typu LCT, 3 amer. typu LST(2), 12 budowy krajowej (porównywalne z LCU), 4 amer. typu LCU, 12 budowy krajowej (porównywalne z LCT), 20 budowy krajowej (porównywalne z LCM)
Stawiacze min	
2 amer. typu LSM (zaadaptowane z okrętów desantowych)	1 duńskiego typu Falster, 5 amer. typu LSM (zaadaptowane z okrętów desantowych), 1 amer. typu YMS (ex-trałowiec)
Jednostki pomocnicze	
jednostka warsztatowa, okręt szkolny, baza trałowców, stawiacz sieci, okręt ratowniczy, 7 zbiornikowców, 6 zbiornikowców wody, 12 holowników, tender oznakowania nawigacyjnego	okręt szkolny, 3 bazy pływające (ex-korwety), jacht prezydencki, 2 jednostki warsztatowe, okręt ratowniczy, 5 stawiaczy sieci, 7 zbiornikowców, 11 holowników

[1] Makarios III, 1913-1977.

[2] Cypryjska Organizacja Wyzwolenia Narodowego, Ethniki Organosis ton Kyprion Agoniston, 1955-1959 tajna organizacja wojskowa Greków cypryjskich, założona przez płka J. Griwasa (późniejszego generała) w celu walki o połączenie Cypru z Grecją.



Grecki okręt podwodny *Glavkos*.

Do pierwszych konfliktów między Grekami i Turkami cypryjskimi doszło w związku z tworzeniem republikańskich sił zbrojnych, które miały liczyć dwa bataliony uzbrojone w broń pochodzenia amerykańskiego dostarczoną w proporcji 1 : 1 przez Grecję i Turcję. Cypryjscy Turcy byli zwolennikami tworzenia pododdziałów jednolitych etnicznie do szczebla kompanii włącznie. Grecy, obawiając się zwartych pododdziałów tureckich, dążyli do unifikacji sił zbrojnych pod względem narodowościowym. W rezultacie do powołania armii nie doszło. Spór ten był jednak tylko preludium do znacznie poważniejszych kontrowersji.

W roku 1963 doszło do gwałtownego wzrostu napięcia między obiema wspólnotami cypryjskimi podczas próby wyłonienia administracji terenowej. W trakcie tak zwanego „czarnego Bożego Narodzenia" zginęło około 300 osób. Nie mogąc opanować sytuacji, prezydent Makarios przystał na propozycje wyprowadzenia na ulice jednostek brytyjskich w charakterze sił policyjnych. W marcu następnego roku w celu utrzymania pokoju na wyspę przybyły siły ONZ. Sytuacja na Cyprze spowodowała gwałtowne pogorszenie się stosunków grecko-tureckich.

Po zamachu stanu w Grecji, w wyniku którego w roku 1967 do władzy doszli „czarni pułkownicy", Ateny podjęły próbę aneksji wyspy. Pierwszym etapem miało być obalenie prezydenta Makariosa przez sterowaną z Grecji cypryjską Gwardię Narodową. 15 lipca 1974 roku doszło do próby zamachu stanu. W odwecie 20 lipca w północnej części wyspy wylądował turecki desant spadochronowy, a w ślad za nim desant morski.

Inwazja

Turcja z wielką uwagą obserwowała rozwój sytuacji na Cyprze. Wydaje się, że wariant interwencji na wyspie rozpatrywany był przez kierownictwo sił zbrojnych co najmniej od początku lat sześćdziesiątych, więc armia dysponowała planami przygotowanymi na taką ewentualność. Zamach stanu kierowany przez Nikosa Sampsona (1935-2001), dowódcę Gwardii Narodowej, dostarczył jedynie Ankarze pretekstu do dokonania aneksji północnej części Cypru.

16 lipca Turcy rozpoczęli realizację planów interwencji na Cyprze. Wydzielone jednostki sił powietrznych przebazowano na lotniska położone w pobliżu rejonu operacji: Çumaovasi na południe od Izmiru[3], Balikesir, Yenisehir, Antalya, Inçirlik, Eskisehir i Mürted. Na południowym wybrzeżu Turcji rozwinięto elementy mobilnego systemu obserwacji technicznej. W wybranych bazach lotniczych zgrupowano pododdziały powietrznodesantowe i samoloty transportowe przewidziane do ich desantowania. Równocześnie turecka marynarka wojenna rozpoczęła koncentrację jednostek desantowych i środków desantowo-przeprawowych w zatoce Mersin (na wysokości północno-wschodnich wybrzeży Cypru). Tam też koncentrowały się pododdziały wojsk lądowych wydzielone do udziału w operacji desantowej. Na wyspie z ukrycia wyszły i zajęły nakazane pozycje konspiracyjne oddziały ochotnicze Turków cypryjskich.

Cypryjscy Grecy i władze w Atenach otrzymały pierwsze sygnały o koncentracji sił tureckich w zatoce Mersin 19 lipca. Zostały one jednak zignorowane, gdyż kierownictwo greckiej junty było przekonane, że Amerykanie nie dopuszczą do wojny między dwoma członkami NATO. Podkreślić jednocześnie należy, że Grecja dysponowała planami na wypadek tureckiej interwencji na Cyprze. Wariant określony kryptonimem „K" zakładał na przykład użycie do wsparcia sił cypryjskich Greków 20 samolotów Republic F-84 *Thunderstreak* i Northrop 10 F-5A *Tiger* (już 16 lipca F-84 przebazowano do Kastelli, a F-5A do Iraklionu na Krecie, utrzymywano je w 30-minutowej gotowości do startu). Przeciwko tureckim siłom morskim zamierzano użyć jednego okrętu podwodnego z bazy Salamina (gr. Salamis) oraz dwóch ścigaczy torpedowych z Krety. Paraliż decyzyjny, jaki zapanował w kierownictwie junty oraz wspomniana już wiara w amerykańską mediację spowodowały jednak, że żaden z jego elementów planu nie został wdrożony w życie. Już po rozpoczęciu działań wzmocniono cypryjską Gwardię Narodową jednym zaledwie batalionem sił specjalnych przerzuconym z Krety (operacja „Niki"), ale wpływ tego przedsięwzięcia na przebieg działań był zaiste symboliczny.

Jedyną próbę przeciwdziałania lądowaniu tureckiego desantu w czasie jego przejścia morzem podjęły słabe siły morskie Cypru (morski komponent Gwardii Narodowej), złożone z trzech kutrów torpedowych radzieckiego projektu 123K. 19 lipca, o godz. 21.15, cypryjska stacja radiolokacyjna wykryła wyjście grupy jednostek tureckich (łącznie 17 okrętów) z zatoki Mersin. Śledząc ich marszrutę ustalono, że grupa sześciu jednostek położyła się na kurs prowadzący ku leżącemu na wschodzie wyspy portowi Ammochostos, bardziej znanemu jako Famagusta, zaś pozostałe okręty wzięły kurs na Kyrenię (Kirenia, Kerynea). O godzinie 04.45 dowódca komponentu morskiego Gwardii Narodowej wydał dowódcom dwóch kutrów torpedowych bazujących w Kyrenii (okręty o znakach burtowych T 1 i T 3) rozkaz zaatakowania podchodzących do brzegu jednostek tureckich. Około godz. 05.00 oba kutry zbliżyły się na odległość około 9 mil morskich do zespołu przeciwnika. Zostały one wówczas wykryte przez tureckie lotnictwo i zaatakowane przez dwie grupy samolotów North American F-100 *Super Sabre*. O godzinie 05.16 T 1 został trafiony niekierowanym pociskiem rakietowym. Jednostka zaczęła szybko nabierać wody i kiedy nie powiodła się próba osadzenia jej na brzegu zatonęła w odległości około 3 mil morskich od Kyrenii. T 3 trafiony został o godz. 05.24. Kuter ten został rozerwany przez eksplozję głowicy bojowej torpedy, a z liczącej 10 osób załogi ocalał jeden tylko marynarz. Turecki niszczyciel ze składu ochrony sił desantowych skierowany w celu przechwycenia cypryjskich okrętów przybył zbyt późno by wziąć udział w walce. Zagrożenie

[3] W Polsce znanego bardziej pod dawną grecką nazwą Smyrna.

Turecki niszczyciel *Kocatepe*.

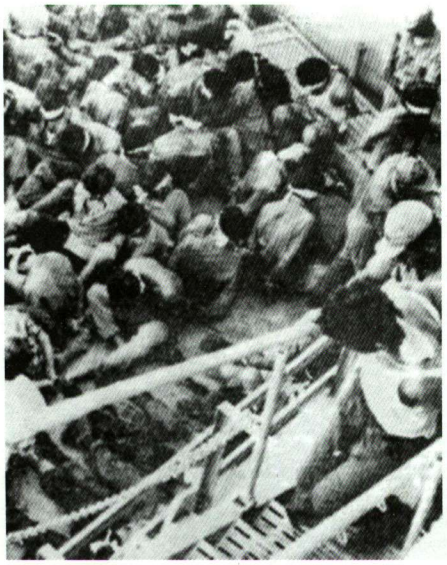
Unikatowe zdjęcie cypryjskiego kutra torpedowego (radzieckiego projektu 123K), atakowanego przez tureckie samoloty. Dwa takie okręty cypryjskie podjęły 20 lipca 1974 r. desperacką próbę zaatakowania sił desantu morskiego przeciwnika.

dla zespołu tureckiego zostało w tym momencie zlikwidowane.

Oprócz sił cypryjskich turecki zespół śledzony był od momentu wyjścia z zatoki Mersin i przekroczenia granicy własnych wód terytorialnych przez radziecki trałowiec.

20 lipca o godz. 06.00 nad planowane rejony zrzutów nadleciały eskortowane przez myśliwce samoloty transportowe. W rejonie Gönyeli (10 km na północny zachód od Nikozji) desantowanie odbywało się z 19 samolotów Douglas C-47 *Skytrain*, zaś w rejonie Kirni z sześciu Lockheed Martin C-130 *Herkulesi* jedenastu Aerospatiale-MBB C-160D *Transall* (prod. franc.-niem..). Turcy napotkali na stosunkowo słabe przeciwdziałanie. Ogień przeciwlotniczy lekko uszkodził dwa samoloty (C-130 i C-160), tylko jedna maszyna C-47 odniosła uszkodzenia na tyle poważne, że zmuszona była zawrócić i lądować awaryjnie w bazie Silifke w Turcji. Znaczne straty poniosły jednak lądujące pododdziały. Na przykład kompania zrzucona w rejonie Mia Milia jeszcze przed przyziemieniem ostrzelana została przez lokalną samoobronę grecką. Pododdział

Jeńcy wzięci do niewoli przez tureckie siły inwazyjne. Na zdjęciu widoczni są zarówno żołnierze Gwardii Narodowej, jak i osoby w ubiorach cywilnych. Potwierdza to informacje o spontanicznym charakterze greckiego oporu i ochotniczym włączaniu się do walki osób cywilnych.



stracił aż 93 ze 120 żołnierzy. Z kolei spadochroniarze lądujący pod Kioneli zaatakowani zostali przez regularny batalion armii greckiej ze składu ELDYK (Eliniki Dynami Kyprou – Grecki Kontyngent na Cyprze) wsparty kompanią piechoty i wzmocnioną kompanią czołgów (15 wozów T-34) Gwardii Narodowej. Tureccy spadochroniarze utrzymali swoje pozycje tylko dzięki wsparciu lotniczemu.

Równocześnie rozpoczął się desant morski. O godzinie 06.00, po rozpoznaniu torów podejściowych do brzegu w rejonie położonym około 10 km na zachód od Kyrenii (Girne), do lądu podeszła pierwsza fala tureckich jednostek desantowych złożona z okrętu desantowego czołgów typu LST(2), dwóch okrętów desantowych typu LSM i 12 kutrów desantowych typu LCU. Na pokładach tych jednostek desantowych znajdowało się około 3000 żołnierzy ze składu 6. pułku piechoty morskiej i 50. pułku (39. DP). Ochronę na przejście morzem i wsparcie w czasie lądowania zapewniały grupie desantowej niszczyciele *Maresal Favzi Cakmak, Adatepe*, *Kocatepe*, *Tinaztepe* oraz piąty okręt tej klasy (prawdopodobnie był to *Gayret* lub *Zafer*).

Podkreślenia wymaga fakt, że marynarka turecka poprzedziła rozpoczęcie desantowania akcją dezinformacyjną. Przed świtem w rejonie Ammochostos (Famagusta) pojawiła się pozorna grupa desantowa złożona z sześciu małych statków handlowych eskortowanych przez ścigacze torpedowe.

Około godz. 07.00 do wybrzeży cypryjskich zbliżyła się formacja tureckich śmigłowców. Z 72 maszyn zorganizowanych w zbiorczy pułk (była to większość śmigłowców pozostających w dyspozycji sił zbrojnych, w desancie wzięły między innymi udział głównie maszyny Bell UH-1H *Iroquois* i Agusta-Bell AB.204) wysadzono desant (pododdziały 1. i 2. Brygady Specjalnej) na linii natarcia oddziałów lądujących z morza. Ogień greckich obrońców uszkodził wówczas 12 maszyn.

Na plaży Karaodlanodlu (rejon lądowania desantu morskiego) Turcy napotkali na twarde przeciwdziałanie i stosunkowo wolno posuwali się w głąb lądu. Niszczyciele przez cały dzień prowadziły wsparcie ogniowe wojsk lądowych. Na rzecz desantu kilkadziesiąt lotów wykonały również samoloty. Mimo to rozładunek transportowanych pododdziałów i sprzętu przebiegał stosunkowo powoli – okręty desantowe dopiero wieczorem odeszły do Mersin, w zatoce o tej samej nazwie, aby przyjąć na pokłady drugą falę desantu.

Niepowodzeniem zakończyła się próba wysadzenia desantu dywersyjnego w rejonie wyspy Glykiotissa, w pobliżu wsi Templos, leżacej 2 km na zachód od Kyrenii. Pięć kutrów desantowych typu LCU (z 600 żołnierzami na pokładach) napotkało na silny ogień z brzegu. Jednostki desantowe zmuszone były odejść na morze, a straty tureckie miały jakoby przekroczyć 150 zabitych. W późniejszym czasie transportowane pododdziały wysadzono w rejonie Pentemili.

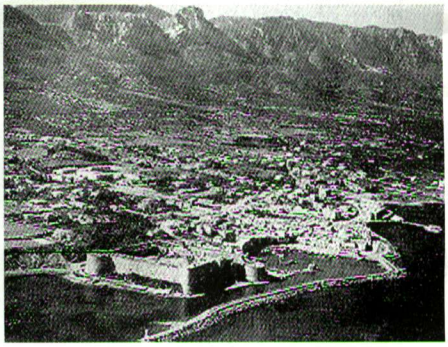
Kiedy rozpoczęło się lądowanie tureckiego desantu u wybrzeży Cypru znajdował się grecki okręt desantowy *Lesbos*, amerykańskiego typu LST(2). Jego zadaniem było przeprowadzenie rotacji pododdziałów greckiego batalionu stacjonującego na wyspie (ELDYK). W zaistniałej sytuacji jego dowódca otrzymał rozkaz natychmiastowego wyokrętowania w Pafos (Paphos, płd.-zach. część wyspy) przewożonych 450 żołnierzy i bezzwłocznego powrotu do Grecji. W trakcie rozładunku do dowódcy okrętu zwrócił się jednak lokalny dowódca sił cypryjskich, który poprosił o wsparcie ogniowe podczas planowanej akcji przeciwko tureckim oddziałom ochotniczym. Okręt prowadził ogień artyleryjski „na wezwanie" wojsk lądowych od godz. 15.30 do 17.30, rozchodowując w tym czasie około 900 sztuk amunicji małokalibrowej. Dzięki wsparciu z morza Grekom udało się zmusić do złożenia broni silny oddział Turków cypryjskich stanowiący zagrożenie dla Pafos. Następnie *Lesbos* ruszył ku Krecie, którą osiągnął 22 lipca. Akcja ta miała stosunkowo duże znaczenie, gdyż utwierdziła dowództwo tureckie w przekonaniu, że u wybrzeżu Cypru operują okręty greckie. Miało to niebagatelny wpływ na późniejsze losy niszczyciela *Kocatepe*.

Wcześniej, bo o godz. 12.52, lądowała druga fala tureckich spadochroniarzy. Desantowali się oni z C-47, 12 C-160 i sześciu C-130 Do przerzutu trzeciej fali desantu spadochronowego (lądowała ona przez zachodem słońca) użyto sześciu maszyn C-160 i trzech C-130. Do godziny 21.15 na Cyprze znalazło się ponad 6000 tureckich żołnierzy, a przyczółki uchwycone przez desanty były dobrze zabezpieczone.

Zagłada niszczyciela *Kocatepe*

21 lipca w godzinach rannych dowództwo tureckie otrzymało z samolotu rozpoznawczego Grumman S-2E *Tracker* meldunek o grupie greckich okrętów złożonej z czterech niszczycieli i siedmiu jednostek transportowych zbliżających się ku Cyprowi z kierunku Rodos. Wysłany na ponowne rozpoznanie rejonu samolot zwiadu fotograficznego Republic RF-84F *Thunderflash* nie potwierdził wcześniejszej informacji, ale kolejny o meldunek o niezidentyfikowanych okrętach (konwoju), tym razem ze stacji radiolokacyjnej położonej w rejonie Anamur ponownie postawił Turków w stan pełnej gotowości. W grę wchodziły tylko dwa rozwiązanie. Wykryte jednostki mogły być okrętami greckimi bądź należeć do amerykańskiej 6. Floty. Przygotowując się na pierwszą ewentualność tureckie siły powietrzne wyznaczyły do ataku na cele morskie łącznie 36 samolotów, które utrzymywano w położeniu dyżurowania na lotniskach. W rzeczywistości jedy-

W Kyrenii grecki pododdział obsadzający starą fortecę, liczący zaledwie 19 ludzi, uniemożliwił Turkom wysadzenie desantu bezpośrednio w porcie.



Spycharka gąsienicowa usypuje wał z piasku przed rampą okrętu desantowego ułatwiający piechurom brodzenie do brzegu.

Turecka piechota opuszcza pokład okrętu desantowego.

nym okrętem greckim kierującym się wówczas ku Cyprowi był okręt desantowy *Rithemno*[4], na którego pokładzie znajdował się 573. batalion piechoty ze składu regularnej armii i 550 cypryjskich ochotników. Jednostka ta została jednak zawrócona i siły wzmocnienia nie dotarły na wyspę.

Operacja „Niki" – desperacka odsiecz dla Cypru

W pierwszym dniu działań Turcy zdołali opanować jedynie niewielkie przyczółki w rejonie Kyrenii. Gwardia Narodowa utrzymała większość terytorium wyspy i gotowa była na przyjęcie sił wzmocnienia z Grecji. Ze względu na niski poziom gotowości bojowej sił zbrojnych, chaos decyzyjny, próby unikania odpowiedzialności przez wojskowych wyższych szczebli i polityków, spośród rozmaitych opcji działania wykonalnym okazało się jedynie wzmocnienie cypryjskich gwardzistów batalionem sił specjalnego przeznaczenia stacjonującym na Krecie. Było to działanie o charakterze bardziej symbolicznym niż wojskowym. Aby dostarczyć pododdział z miejsca stałej dyslokacji do rejonu działań, w bazie lotniczej Souda[5] ześrodkowano większość greckiego lotnictwa transportowego: 20 maszyn transportowych Nord 2501 *Noratlas* oraz 10 Douglas DC-47 *Dakota* ze składu 354. dywizjonu transportowego „Pegasus". Przygotowany doraźnie plan zakładał, że przelot do Nikozji, lądowanie i powrót pustych już samolotów transportowych nastąpi pod osłoną nocy. 21 lipca 1974 roku, o godz. 22.30, komandosi znajdowali się na pokładach samolotów transportowych stojących na pasie startowym w bazie Souda. Kilka minut później pierwsze pięć maszyn typu *Noratlas* wzbiło się w powietrze. Kiedy od płyty lotniska oderwało się 14 maszyn starty jednak przerwano. Okoliczności podjęcia tej decyzji nie są jasne, wydaje się jednak, że to władze w Atenach postanowiły wycofać się z ryzykownego przedsięwzięcia. Po starcie samoloty skierowały się nad Chanię, gdzie na wysokości około 2100 metrów sformowano ugrupowanie marszowe. Następnie, utrzymując pułap 100-150 metrów greckie transportowce skierowały się na punkt o współrzędnych 34°N i 27°E, gdzie wykonano zwrot, kładąc się na kurs prowadzący ku Nikozji. Przelatując nad zachodnim wybrzeżem Cypru greccy piloci dostrzegli rozległe pożary w rejonie góry Troodos[6], co było rezultatem intensywnych bombardowań tego obszaru przez tureckie lotnictwo. Umożliwiło to nawigatorom dokładne określenie swego położenia. Równocześnie jednak z pozycji obsadzanych przez Turków cypryjskich rozpoczęto ostrzał greckich maszyn. Na szczęście tureckie oddziały ochotnicze posiadały jedynie broń strzelecką.

Około godz. 02.00, już 22 lipca, pierwsze maszyny transportowe rozpoczęły zniżanie i podejście do pasa lotniska w Nikozji. Niespodziewanie napotkano tam na gęsty ogień artylerii przeciwlotniczej. Stanowiło to olbrzymie zaskoczenie dla pilotów, gdyż na odprawie przed startem podano im informację, że lotnisko i przyległe tereny utrzymywane są przez siły greckie. Tak zresztą było. Ogień do nadlatujących samolotów otworzyli gwardziści cypryjscy, którym nie przekazano informacji o operacji „Niki". Trzy pierwsze samoloty zdołały – mimo gęstego ognia – wylądować. Zostały one błyskawicznie rozładowane. Czwarta maszyna otrzymała kilka bezpośrednich trafień z ziemi, stanęła w płomieniach i rozbiła się około 3 km od pasa startowego. Z załogi i transportowanych żołnierzy przeżył tylko jeden człowiek. Załoga siódmego samolotu zdołała bezpiecznie posadzić maszynę, mimo że jeden silnik został wyłączony celnym pociskiem, a drugi stał już w płomieniach. Od ognia z ziemi zginęło w tym samolocie dwóch komandosów, a 11 zostało rannych. Ponieważ poszczególne oddziały gwardzistów nie miały ze sobą łączności ostrzał podchodzących do Nikozji samolotów kontynuowano nawet, gdy pierwsze maszyny już wylądowały i absolutnie jednoznacznie ustalono ich przynależność państwową. Dopiero w trakcie lądowania ostatnich transportowców ogień ustał. Do tego momentu zginęło od „bratniego ognia" ('friend fire') 33 komandosów i lotników. Jeden samolot został zestrzelony, a trzy inne doznały tak poważnych uszkodzeń, że nie mogły ponownie wystartować. „Uziemione" maszyny zostały później zniszczone by nie wpadły w ręce Turków. Z dziewięciu samolotów, które po wyładowaniu komandosów wystartowały z Nikozji do bazy na Krecie dotarło pięć. Cztery maszyny ze względu na wyczerpanie zapasów paliwa skierowały się na Rodos, gdzie bezpiecznie wylądowały.

Na wzrost nerwowości tureckich dowódców znaczny wpływ miała dezinformacja radiowa, którą przeprowadziła komórka wywiadu armii greckiej dołączona do batalionu ELDYK. Jej oficerowie nadawali mianowicie komunikaty, z których wynikało, że w Pafos schodzą na ląd kolejne greckie pododdziały wraz z ciężkim sprzętem. W połączeniu z wcześniejszą akcją okrętu desantowego *Lesbos* ukształtowało to obraz znacznej aktywności greckiej marynarki u wybrzeży Cypru.

Marynarka turecka skierowała wówczas we wskazany rejon położony na wysokości portu Pa-

[4] Ani w rocznikach flot, ani w innych katalogach nie występuje okręt desantowy o tej nazwie; prawdopodobnie chodzi tu o nie znany z nazwy grecki okręt desantowy, który wypłynął z portu Rethymno (nie Rithemno) na Krecie – przyp. red.

[5] Znanej w polskiej literaturze wojennomorskiej jako Suda. W zatoce Suda Brytyjczycy utracili w 1941 r. krążownik ciężki *York*.

[6] Najwyższy szczyt Cypru, 1951 m npm, zw. też Olimbos, a po polski po prostu Olimpem (drugim).

PODSTAWOWA CHARAKTERYSTYKA TECHNICZNA

Kutry torpedowe radzieckiego projektu 123 K (*Komsomolec*)

Wyporność standardowa	22,6 t
Wyporność pełna	25 t
Długość	18,7 m
Szerokość	3,40 m
Zanurzenie	1,0 m
Napęd	2 silniki gaźnikowe o mocy 2000 KM pracujące na 2 śruby
Prędkość maksymalna	43-45 w.
Zasięg	410 mil morskich prze prędkości 30 w.
Uzbrojenie	2 wt kal. 450 mm, 1×II 12,7 mm karabin maszynowy DSzK
Załoga	9 ludzi

fos, z zadaniem przechwycenia, rozpoznania i ewentualnego zaatakowania konwoju grupę trzech niszczycieli złożoną z okrętów *Adatepe, Kocatepe* i *Maresal Fevzi Cakmak*. Dowódca grupy złożył meldunek, że nie wykrył żadnych celów, lecz dowództwo marynarki nakazało mu kontynuować poszukiwania. W tym samym czasie dowództwo sił powietrznych poderwało maszyny dyżurujące na lotniskach i skierowało je w rejon, gdzie znajdować się miały jakoby siły morskie przeciwnika. Marynarka nie przekazała lotnictwu informacji, że operują tam własne okręty.

Podkreślić należy, ze tureckie okręty należały do amerykańskiego typu *Gearing*, a identyczne jednostki pozostawały w służbie pod banderą Grecji. Stanowiło to przesłankę do błędnej identyfikacji, zwłaszcza że wcześniej nie prowadzono szkoleń w siłach powietrznych w tym zakresie. Ponadto wśród tureckich wojskowych i polityków pokutowało przekonanie, że greckie okręty idące w kierunku Cypru podnoszą tureckie bandery, a na ich pokładach znajdują się osoby mówiące po turecku. Dał temu między innymi wyraz premier Ecevit w rozmowie z sekretarzem stanu USA Henry Kissingerem[7].

Kiedy więc tureckie lotnicze grupy uderzeniowe złożone z 28 samolotów North American F-100 *Super Sabre* (każdy uzbrojony w dwie bomby o wagomiarze 454 kg) i 16 maszyn Lockheed F-104 *Starfighter* (jedna bomba 454 kg) wykryły około godz. 14.55 trzy niszczyciele, natychmiast je zaatakowały. Na nic zdały się wielkie tureckie bandery i rozpaczliwe wezwania nadawane drogą radiową. Wszystkie trzy okręty zostały trafione bombami o wagomiarze 454 kg. Najcięższe uszkodzenia odniósł *Kocatepe*, na którym bomba po pokonaniu przewodu kominowego eksplodowała w kotłowni. Doszło też do eksplozji jednej z komór amunicyjnych. Na okręcie wybuchł gwałtowny pożar uniemożliwiający podjęcie akcji ratowniczej. Bezwładnie dryfujący niszczyciel wkrótce zatonął wraz z większością załogi (część publikacji mówi nawet o 232 ofiarach śmiertelnych). 42 rozbitków podjął izraelski statek handlowy, który dostarczył ich do Hajfy. Straty w zabitych na pozostałych dwóch niszczycielach nie zostały ujawnione. Zaatakowane niszczyciele otworzyły w końcu ogień zestrzeliwując co najmniej jeden samolot F-104 (część publikacji mówi o trzech maszynach utraconych przez tureckie siły powietrzne). Musiały być one jednak znaczne biorąc pod uwagę fakt, iż po ataku lotniczym *Adatepe* został wycofany z rejonu działań i skierowany do stoczni na trwający kilka miesięcy remont. Informację o zatopieniu *Kocatepe* Turcy uznali za wiarygodnie potwierdzoną dopiero następnego dnia (22 lipca) o godz. 05.00.

Turecki czołg zniszczony przez żołnierzy cypryjskiej Gwardii Narodowej.

22 lipca po wschodzie słońca oddziały desantu morskiego nadal nie zdołały wyrwać się z plaż i rozwinąć działań w głębi lądu. W ciężki walki uwikłały się też desanty spadochronowe. Cypryjska Gwardia Narodowa, wsparta ochotnikami i żołnierzami ELDYK stawiła lądującym wojskom nadspodziewanie silny opór. Oddziały tureckie na Cyprze wymagały więc szybkiego wzmocnienia.

Dlatego też o godz. 11.15 tureckie samoloty transportowe (15 C-47) przeprowadziły zrzut kolejnego batalionu powietrznodesantowego w rejonie położonym około 5 km na południe od Gönyeli (5 km na północ od Nikozji). Wcześniej, po wschodzie słońca, do plaż w rejonie Kyrenii dotarła kolejna fala jednostek desantowych. Na ich pokładach znajdowali się żołnierze 28. pułku piechoty wsparci pododdziałami pancernymi wyposażonymi w czołgi produkcji amerykańskiej typów M47 i M48[8]. Zadaniem wojsk desantu było opanowanie portu w Kyrenii i połączenie się z wojskami wysadzonymi 20 lipca. Uchwycenie portu umożliwiłoby wydatne zwiększenie tempa przerzutu wojsk na Cypr. Lądowanie przeprowadzono przy silnym wsparciu artyleryjskim prowadzonym przez niszczyciele, która ostrzelały pozycje greckie w rejonie Agios Georgios (4 km na zachód od Kyrenii). Podjęta przez Turków próba wprowadzenia jednostek desantowych bezpośrednio do portu w Kyrenii załamała się w silnym ogniu obrońców. Podkreślić należy, że portu broniło zaledwie 19 ludzi zajmujących stanowiska ogniowe w średniowiecznym zamku. Utrzymali się oni przez cały dzień i noc, a następnie, gdy do ich pozycji zbliżyły się tureckie czołgi opuścili fortecę podziemnym tunelem.

Turecki kuter desantowy u wybrzeży północnego Cypru. Uwagę zwracają widoczne na brzegu samochody ciężarowe – są to zarekwirowane przez armię bezpośrednio przed operacją pojazdy cywilne.

22 lipca o godz. 16.00 obowiązywać zaczęło zawieszenie broni. Następnego dnia w Atenach obalono juntę wojskową. Turbulencje wewnętrzne w Grecji wykorzystali Turcy przerzucając na Cypr siły wzmocnienia. Łącznie na wyspie znalazło się około 40 tys. żołnierzy, 100 czołgów i ponad 1000 innych pojazdów wojskowych.

Plaże, na których Turcy wysadzali ciężki sprzęt były jeszcze kilkanaście godzin wcześniej okupowane przez tysiące turystów.

Rozbudowawszy siły własne Turcy zaatakowali ponownie w dniu 14 sierpnia, zajmując około 37 procent powierzchni wyspy, czyli wszystkie obszary zamieszkiwane przez ludność turecką. Nowy rząd grecki usiłował reagować wysyłając na Cypr własne oddziały. Na morze wyszły trzy duże promy (*Candia*, *Rethimnin* i *Egnatia*) z żołnierzami i sprzętem wojskowym na pokładach, ale ostatecznie je zawrócono. Ateny – w pełni zresztą zasadnie – uznały, że nie są gotowe do wojny z Turcją.

[7] Por. A. Billalis, Turecka inwazja Cypru w 1974 roku, „Okręty Wojenne", 2001 nr 3, s. 68. Urodzony w 1925 r. Bülend Ecevit był premierem Turcji w latach 1974, 1977, 1978-1979 i od 1998.

[8] Znane razem z czołgami M60 pod wspólną nazwą *Patton*.

Tureccy żołnierze oddają hołd poległym towarzyszom.

Według trudnych do potwierdzenia informacji załadunek wojsk na statki miał mieć przy tym charakter tak chaotyczny, że w Pireusie przewrócił się jeden z zafrachtowanych przez armię statków.

Nie do końca wyjaśniona jest rola greckich okrętów podwodnych w czasie pierwszej fazy kryzysu cypryjskiego. Według dostępnych materiałów dwie jednostki, *Glavkos* i *Nereus* (należące do zachodnioniemieckiego eksportowego typu 209/1100), już 20 lipca wyszły na morze z bazy Salamina, z zadaniem rozpoczęcia patrolowania Morza Egejskiego. Kolejny okręt serii – *Triton* – rozmieszczony został w rejonie Rodos, a czwarty, *Proteus*, między Izmirem (gr. Smyrna) a Dardanelami. Nie mogąc uzyskać żadnych wiążących dyrektyw od swych przełożonych dowódca greckich sił podwodnych, działając z własnej inicjatywy, skierował następnie okręty *Glavkos* i *Nereus* ku wybrzeżom Cypru. Już 22 lipca, wobec fiaska planów zakładających zdecydowaną reakcję wojskową na turecką inwazję, obie te jednostki zostały odwołane. *Glavkos* i *Nereus* znajdowały się wówczas 90 mil morskich na zachód od Pafos.

Wielka ucieczka

Turecka inwazja na Cypr w roku 1974 zaskoczyła na wyspie kilkanaście tysięcy turystów różnych narodowości. Ich sytuacja była bardzo trudna. Już w pierwszych godzinach walk zostało zniszczonych kilkanaście hoteli, stanowiących wyjątkowo dogodne cele dla lotnictwa i artylerii okrętowej, m.in. w leżącej na wschodzie wyspy Famaguście zawalił się ekskluzywny hotel „Salamina Tower", grzebiąc pod gruzami kilkadziesiąt osób. W Kyrenii ponad 3000 cudzoziemców zgrupowało się na plaży, oznaczając miejsce swego pobytu białymi płachtami.

Ewakuacja turystów stała się jednym z głównych zadań stacjonujących od roku 1964 na wyspie wojsk ONZ (zw. UNFICYP) i zorganizowanej doraźnie międzynarodowej armady ratowniczej. „Błękitne hełmy" dostarczały cudzoziemców na plaże, skąd śmigłowce i kutry desantowe zabierały ich na pokłady manewrujących w pobliżu brzegu okrętów i statków. Uchodźców przyjęły między innymi: amerykański śmigłowcowiec *Inchon* (LPH 12) i okręt desantowy – dok *Trenton* (LPD 14) ze składu amerykańskiej 6. Floty, brytyjski lotniskowiec *Hermes* i zbiornikowiec floty *Olna*, radziecki statek pasażerski *Baszkirija* i zachodnioniemiecki frachtowiec *Wilhelmina*. Oprócz tego ewakuacja odbywała się drogą powietrzną z bazy Akoteria. Pod osłoną brytyjskich wozów bojowych dotarł tam z Nikozji konwój ponad 1000 samochodów osobowych. Samo tylko lotnictwo brytyjskie ewakuowało wówczas ponad 8 tys. osób.

Mimo poważnych strat w ludziach i sprzęcie Turcja uznała inwazję Cypru za wielki sukces.

Uwagi końcowe

Turecka inwazja Cypru była pierwszą operacją amfibijną o takim rozmachu przeprowadzoną ma wodach europejskich od zakończenia II wojny światowej. Na podkreślenie zasługuje fakt jej starannego przygotowania, co w znacznej mierze wynikało z tego, iż Turcja od wielu lat rozważała możliwość przeprowadzenia interwencji wojskowej na Cyprze. Po tym kątem prowadzono więc proces planistyczny w siłach zbrojnych (w tym również w marynarce wojennej) oraz szkolenie wojsk. Ześrodkowanie grupy desantowej i sił ochrony w zatoce Mersin, załadunek wojsk desantu i przejście morze odbyło się sprawnie i bez poważniejszych przeszkód natury organizacyjnej. W fazie lądowanie Turcy również nie napotkali na istotniejsze przeszkody. Na podkreślenie zasługuje dobra organizacja współdziałania między wojskami desantu (piechotą morską) a okrętami artyleryjskimi udzielającymi im wsparcia ogniowego. Stronę turecką w fazie realizacji desantu ograniczała w największym stopniu niewielka liczba posiadanych okrętów i kutrów desantowych, co wymuszało znaczny interwał między lądowaniem poszczególnych fal desantu (okręty po wyładunku wojsk odchodziły do zatoki Mersin by przyjąć na pokłady kolejne pododdziały). Za interesujący fortel uznać należy zorganizowanie pozornej grupy desantowej manewrującej u wybrzeży Cypru w celu wprowadzenia obrońców w błąd, co do rzeczywistego miejsca lądowania desantów oraz próbę wysadzenia desantu dywersyjnego.

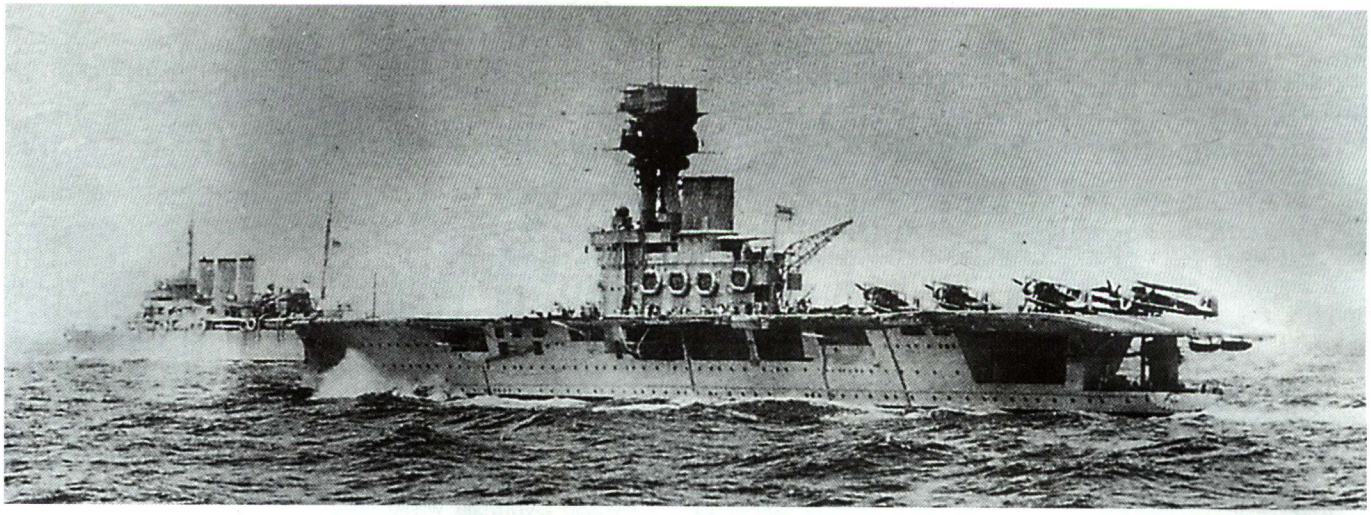
Najsłabszą stroną tureckich sił inwazyjnych, za co zapłacono bardzo wysoką cenę, był brak organizacji współdziałania między marynarką wojenną a siłami powietrznymi. Okupiono to utratą niszczyciela i uszkodzeniem dwóch innych okrętów tej klasy.

Grecka niemożność zbrojnego zareagowania na działania Turcji nie wynikała bynajmniej ze słabości sił morskich tego państwa. W teorii flota grecka nie ustępowała tureckiej, a nawet nieznacznie ją przewyższała. Problemem zasadniczym był jednak chaos kompetencyjny i niezdolność junty do szybkiego reagowania na sytuację. Bardzo poważną rolę odgrywały również braki w wyszkoleniu, będące w znacznym stopniu rezultatem czystek politycznych, które dotknęły tradycyjnie przywiązaną do monarchii marynarkę wojenną. Nasiliły się one zwłaszcza po buncie na niszczycielu *Velos*, którego załoga wypowiedziała posłuszeństwo „czarnym pułkownikom" i wprowadziła okręt do jednego z portów włoskich.

Kolejnym następstwem czystek był powszechny upadek morale personelu sił morskich. Mimo więc posiadania znacznego potencjału bojowego marynarka grecka nie była zdolna do działań. Zadecydowały o tym przede wszystkim względy natury psychologicznej, umykające prostemu określeniu w oparciu o kryteria ilościowe.

Turecki plakat propagandowy z okresu inwazji na Cypr.

ŹRÓDŁA ILUSTRACJI: ARCHIWUM, INTERNET



Lotniskowiec *Hermes*. Fotografia z 1939 r.

WIELKANOC 1942 ROKU NA CEJLONIE I W ZATOCE BENGALSKIEJ

Rafał Mariusz Kaczmarek

Dokończenie

Mając na uwadze wielkość sił zespołu wiceadm. Nagumo, Admiralicja w porozumieniu z Somerville'em nakazała połączonym zespołom „Force A" i „Force B" zawrócić na zachód, by uniknąć walki, która musiałaby skończyć się porażką Aliantów. Wieczorem 6 kwietnia rozpoznawczy *Albacore* z *Indomitable'a* natknął się na wykonujące takie samo zadanie dwa 'Kate' z zespołu Nagumo, ale uszedł Japończykom. W nocy 6 kwietnia zespół Somerville'a skierował się ku atolowi Addu, do którego wszedł rano 8 kwietnia. Tam w południe odbyła się narada Somerville'a z dowódcami. Podjęto wówczas decyzję o wysłaniu „Force B" do Kilindini koło Mombasy w Kenii (wschodnia Afryka), skąd okręty miałyby osłaniać linie komunikacyjne wzdłuż wschodniego wybrzeża Afryki, na Bliskim Wschodzie i Zatoce Perskiej, a „Force A" miał przejść do Bombaju w zachodnich Indiach, by stamtąd przeciwdziałać w razie dalszej japońskiej akcji na wodach indyjskich, ale unikać starć w rejonie Cejlonu. Te decyzje zostały zaakceptowane przez Admiralicję i wprowadzone w życie, co nie pozostało bez wpływu na dalsze japońskie działania w rejonie Cejlonu. Natomiast Japończycy zamiast wycofywać się dalej na wschód, jak przypuszczał wiceadm. Somerville, w południe 7 kwietnia skierowali się na północ znów zbliżając się do Cejlonu z zamiarem poszukiwania okrętów Floty Wschodniej, których przecież nie zastali w Kolombo. Dotychczasowym sukcesem zespołu Nagumo było zatopienie dwóch krążowników ciężkich, niszczyciela, krążownika pomocniczego i zbiornikowca o pojemności 5834 BRT, uszkodzenie okrętu-bazy okrętów podwodnych, dwóch frachtowców, zestrzelenie 28 samolotów (15 *Hurricane'ów*, czterech *Fulmarów*, sześciu *Swordfishów*, dwóch *Catalin* i jednego *Albacore'a*) oraz dokonanie zniszczeń w porcie i mieście Kolombo przy stracie tylko siedmiu samolotów (sześć 'Vali' i jednego 'Zero') i 18 uszkodzonych (osiem 'Vali' oraz po pięć 'Zer' i 'Kate').

W międzyczasie zespół wiceadm. Ozawy znalazł się w Zatoce Bengalskiej, gdzie miał zwalczać aliancką żeglugę. Wykrycie zespołu Nagumo wywołało u Brytyjczyków przypuszczenia, że Japończycy zamierzają wykonać nalot na porty wschodnioindyjskie, dlatego z Kalkuty i Madrasu 31 marca tak jak z Kolombo wysłano wszystkie statki i skierowano je na południe z poleceniem, by płynęły w małych grupach (eskorty nie było) jak najbliżej wschodniego wybrzeża Indii. Jednak już 2 kwietnia japoński okręt podwodny *I 7* zatopił na wodach na południe od Cejlonu brytyjski motorowy frachtowiec *Glenshiel* (9415 BRT), zmierzający z Kalkuty do Australii. Szczęśliwie na statku nie było ofiar, a jego załoga i pasażerowie zostali uratowani przez brytyjski niszczyciel *Fortune*. Nazajutrz koło Kalkuty został uszkodzony przez rozpoznawczą łódź latającą 'Mavis' amerykański frachtowiec *Exhibitor*, o czym już była mowa. Kolejne jednostki miały paść ofiarami okrętów i samolotów zespołu Ozawy. Z powodu małej liczby samolotów na *Ryujo* (15 bombowców i 12 myśliwców) działania zespołu miały wspierać samoloty bazujące w Mingaladon w Birmie – 18 bombowców Mitsubishi G3M2 'Nell' z Genzan Kokutai (Korpusu Powietrznego Genzan) oraz 18 myśliwców 'Zero' i jedna maszyna rozpoznawcza Mitsubishi C5M2 'Babs' z 22 Koku Sentai.

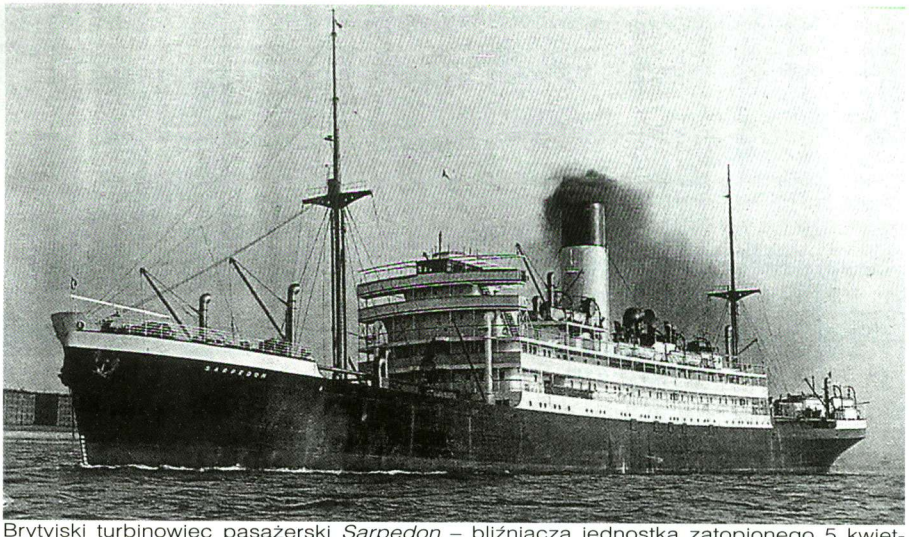
Jeszcze w nocy z 3 na 4 kwietnia należące do japońskiego zespołu niszczyciele *Fubuki*, *Shirayuki*, *Hatsuyuki* i *Murakumo* zostały zmienione przez okręty 20 Dywizjonu: *Amagiri*, *Asagiri*, *Shirakumo* i *Yugiri*. Te niszczyciele przybyły razem z krążownikiem lekkim *Sendai* oraz niszczycielami *Isonami* i *Uranami*, do których dołączyły odwołane *Fubuki*, *Shirayuki*, *Hatsuyuki* i *Murakumo*, i te siedem jednostek (nazajutrz dołączył do nich niszczyciel *Ayanami*) podjęło ubezpieczenie dużego japońskiego konwoju, który wyszedł jeszcze 2 kwietnia z Singapuru, a składał się z 46 statków wiozących żołnierzy 18 Dywizji Piechoty, zmierzających do Rangunu w Birmie pod eskortą początkowo krążownika szkolnego *Kashii*, niszczycieli *Hatakaze* i *Shikanami* oraz ścigacza okrętów podwodnych *Ch 8*. W dniu 4 kwietnia jednostki eskorty zostały zastąpione przez idące z Penangu stawiacz min *Hatsutaka* oraz niszczyciele *Asakaze*, *Harukaze* i *Matsukaze*. *Sendai* i wymienione wcześniej siedem niszczycieli znajdując się na wodach na zachód od Andamanów ubezpieczały przejście konwoju, który bez przeszkód 6 kwietnia dotarł do celu, po czym *Sendai* i niszczyciele 8 kwietnia odeszły do Singapuru, dokąd zawinęły nazajutrz.

Dopiero po dołączeniu niszczycieli 20 Dywizjonu zespół Ozawy przystąpił do przechwytywania alianckich statków, nie mając na tym obszarze praktycznie żadnego przeciwnika, który mógłby mu zagrozić. Przed południem 5 kwietnia 10 bombowców 'Kate' z *Ryujo* na akwenie na północny wschód od portu Vizagapatam (Vishakhapatnam, pol. Wiśakhapatnam; wschodnie wybrzeże Półwyspu Indyjskiego) zaatakowało grupę 10 statków i zatopiło brytyjski parowy frachtowiec *Harpasa* (5082 BRT), płynący z Kalkuty do Mombasy z 7240 tonami juty, ryżu i drobnicy. Cała 39-osobowa załoga statku została wkrótce podjęta przez brytyjski parowiec *Taksang*, o którym jest mowa dalej. Drugi statek – brytyjski turbinowiec *Dardanus* (7726 BRT), płynący pod balastem z Kalkuty i Sandheads (w delcie Gangesu) do Kolombo i dalej do Wielkiej Brytanii został trafiony bombą w maszynownię i unieruchomiony. Po 10 minutach dwa kolejne 'Kate' ugodziły go jeszcze jedną bombą. *Dardanus* został opuszczony przez załogę (która nie poniosła strat), ale po godzinie powróciła ona na jednostkę, gdyż ta nie tonęła, po czym została wzięta na hol przez parowiec *Gandara* (5281 BRT), zmierzający także pod balastem z Kalkuty i Sandheads przez Kolombo do Suezu, po czym oba statki skierowały się ku Madrasowi.

Po południu 5 kwietnia o godz. 17.30 japońskie okręty podzieliły się na trzy grupy. Grupa północ-

na, złożona z krążowników ciężkich *Kumano* (z kontradm. Kuritą) i *Suzuya* oraz niszczyciela *Shirakumo*, miała operować na akwenie na północ od 19°20'N oraz między 86°20' i 87°10'E. Obszarem działania grupy centralnej, w skład której weszły lotniskowiec *Ryujo*, krążownik ciężki *Chokai* (z wiceadm. Ozawą), lekki *Yura* oraz niszczyciele *Asagiri* i *Yugiri*, były wody u wybrzeża Indii między portami Cocanada (Kakinada) i Kalingapatam (od 17° do 18°30'N i od 83°30' do 84°30'E). Grupa południowa, którą tworzyły krążowniki ciężkie *Mikuma* (z dowódcą okrętu i grupy kmdrem Shakao Sakiyamą) i *Mogami* oraz niszczyciel *Amagiri* miała zwalczać żeglugę na północ od 16°00'N oraz między 81°40' i 82°25'E. Na 6 kwietnia przypadał Poniedziałek Wielkanocny...

Rano 6 kwietnia bombowce 'Nell' z Genzan Kokutai (którego samoloty brały udział w zatopieniu brytyjskiego pancernika *Prince of Wales* i krążownika liniowego *Repulse* 10 grudnia 1941 r.) i myśliwce 'Zero' z 22 Koku Sentai zaatakowały Akyab w północno-zachodniej Birmie nad Zatoką Bengalską, topiąc koło tego portu (na pozycji 20°07'N, 92°54'E) indyjski eskortowiec (sloop) *Indus*, na którym zginęło 10 marynarzy, a na lotnisku Akyab zniszczyły samolot transportowy Douglas DC-3 *Dakota* i myśliwiec *Hurricane*[14]. Tego dnia „nie próżnowały" też okręty zespołu Ozawy. Grupa północna (*Kumano*, *Suzuya* i *Shirakumo*) 6 kwietnia w ciągu dwóch (!) godzin (od 09.52 do 11.50) zatopiła cztery frachtowce i statek pasażerski. Amerykański turbinowy frachtowiec *Exmoor* (4986 BRT), wiozący z Kalkuty do Kolombo 3800 ton rudy manganu, juty i worków z juty poszedł na dno bez strat w 37-osobowej załodze, która dotarła w łodziach do indyjskiego wybrzeża. Brytyjski parowy frachtowiec *Silksworth* (4921 BRT), zmierzający z Kalkuty przez Vizagapatam do Adenu został zatopiony z ładunkiem 6800 ton węgla i również nie miał ofiar w załodze, którą tworzyło ośmiu brytyjskich oficerów i 49 Chińczyków – wszyscy osiągnęli w szalupach brzeg Indii. Tam dopłynęła także większość załogi kolejnej ofiary – brytyjskiego parowego frachtowca *Shinkuang* (2441 BRT), który był pod balastem w drodze z Sandheads (delta Gangesu) do Madrasu, ale wskutek ostrzału zginęli jeden Chińczyk i dwaj brytyjscy oficerowie z frachtowca. Najwięcej ofiar – 26 hinduskich marynarzy i dwaj brytyjscy mechanicy – było na brytyjskim turbinowcu pasażerskotowarowym *Malda* (9066 BRT), który płynąc z Kalkuty do Kolombo najpierw został zbombardowany przez samolot rozpoznawczy któregoś z krążowników i dobity ogniem ich artylerii. Na szczęście jednostka nie wiozła pasażerów, a jej ładunkiem był tylko balast, zaś ocalałych 151 członków załogi wylądowało na indyjskim brzegu. Również brytyjski turbinowy frachtowiec *Autolycus* (7621 BRT), który szedł pod balastem z Kalkuty i Sandheads przez Madras i Durban do Wielkiej Brytanii, ostrzelany zatonął z 13 chińskimi i czteroma brytyjskimi marynarzami, pozostałych 83 osiągnęło w szalupach dwa dni później wybrzeże Indii. Szóstą ofiarą grupy był norweski motorowy zbiornikowiec *Elsa* (5381 BRT), zmierzający z Abadanu w Iranie przez Madras do Kalkuty z ładunkiem 7000 ton oczyszczonej nafty. Wskutek japońskiego ostrzału zginął jeden marynarz, pozostałych 29, w tym kilku rannych, następnego dnia dotarło w łodziach do wybrzeża Indii[15]. Tonaż zatopionych przez zespół sześciu jednostek wyniósł 34 416 BRT. Posyłając te statki na dno *Kumano* zużył 333 pociski kal. 203 mm i 186 kal. 127 mm, *Suzuya* 190 pocisków kal. 203 mm i 64 kal. 127 mm, a *Shirakumo* 200 pocisków kal. 127 mm. Podczas działań grupy samolot rozpoznawczy Nakajima E8N2 'Dave' z *Kumano* został zaatakowany przez brytyjski myśliwiec Curtiss P-36 *Mohawk* z 5 Dywizjonu RAF bazującego w Cuttack (300 km na południowy zachód od Kalkuty). *Mohawk* ostrzelał maszynę podczas wodowania po zakończeniu patrolu trafiając ją 19 pociskami, ale uszkodzony samolot został zabrany na pokład krążownika.



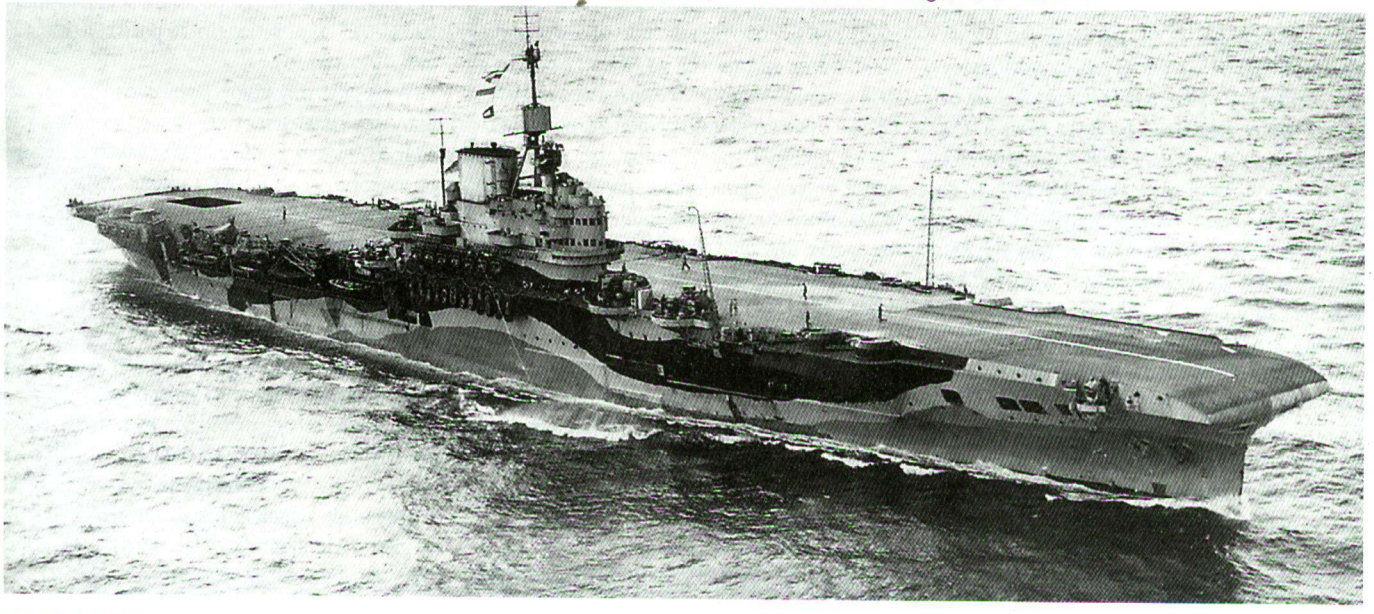
Brytyjski turbinowiec pasażerski *Sarpedon* – bliźniacza jednostka zatopionego 5 kwietnia 1942 r. w Kolombo brytyjskiego krążownika pomocniczego *Hector*, gdy ten pływał jako statek pasażerski Blue Funnel Line na linii wschodnioazjatyckiej.

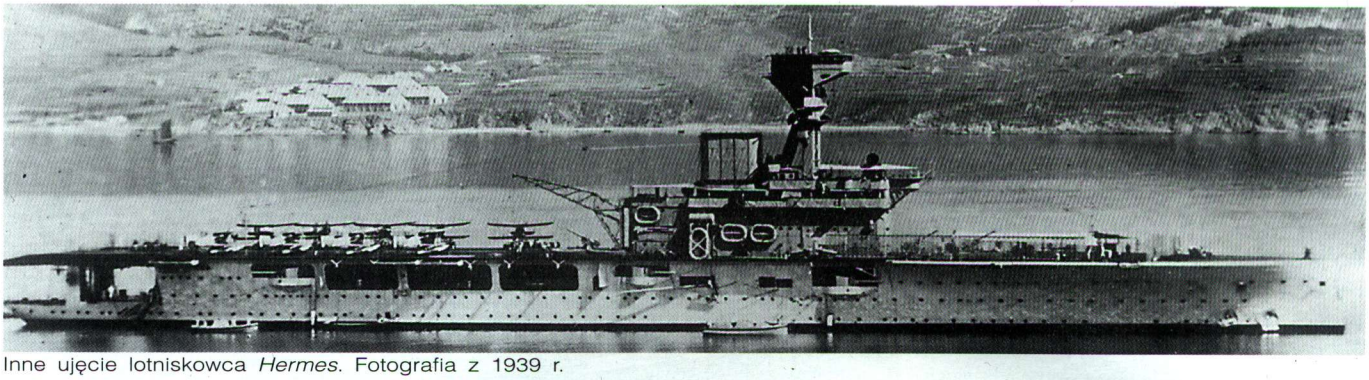
Ofiarami grupy centralnej (*Ryujo*, *Chokai*, *Yura*, *Asagiri* i *Yugiri*) przed południem 6 kwietnia padło sześć frachtowców. Najpierw amerykański turbinowiec *Bienville* (4591 BRT), zmierzający z Kalkuty do Kolombo, był atakowany

[14] W większości publikacji zatopienie *Indusa* przypisuje się samolotom z lotniskowców zespołu wiceadm. Nagumo, ale te okręty wówczas znajdowały się w rejonie Cejlonu, a więc daleko na południe od miejsca zatopienia eskortowca. Bardziej prawdopodobne byłoby posłanie *Indusa* na dno przez bombowce z lotniskowca *Ryujo*, który w tym czasie operował w Zatoce Bengalskiej, lecz i to nie odpowiada prawdzie.

[15] Wydaje się to wprost nieprawdopodobne, ale załoga *Elsy* wylądowała na bezludnym odcinku wybrzeża tak gęsto zaludnionych Indii, i musiała przebyć pieszo 43 kilometry, aby dotrzeć do najbliższej miejscowości!

Jeden z dwóch lotniskowców ówczesnej Force A Floty Wschodniej – *Formidable*. Fotografia z 1944 r.





Inne ujęcie lotniskowca *Hermes*. Fotografia z 1939 r.

przez dwa samoloty z *Ryujo*, które zapaliły jednostkę, a ta została dobita ogniem artylerii i torpedą przez *Chokai*. Wskutek nalotu i ostrzału zginęło 19 marynarzy, a wielu innych członków 41-osobowej załogi odniosło rany, zaś wszystkie łodzie ratunkowe statku zostały zniszczone. Rozbitkowie w tratwach dotarli do indyjskiego wybrzeża, ale pięciu rannych marynarzy z *Bienville* później zmarło. Razem z frachtowcem poszedł na dno ładunek złożony z... 500 małp, przeznaczonych do badań nad paraliżem dziecięcym w USA[16]! *Yura* i *Yugiri* zatopiły brytyjski parowiec *Taksang* (3471 BRT), którego portem wyjścia było Sandheads, a docelowym Bombaj, zaś ładunkiem balast. Na pokładzie statku oprócz 83 ludzi załogi było także 39 marynarzy z zatopionej dzień wcześniej *Harpasy*. W wyniku japońskiego ostrzału śmierć poniosło 12 ludzi z *Taksanga* (10 Chińczyków, jeden Hindus i trzeci oficer – Brytyjczyk) i pięciu Brytyjczyków z *Harpasy*, pozostałych 105 osiągnęło w szalupach brzeg Indii. Kolejną ofiarą *Yury* i *Yugiri* był holenderski motorowiec *Banjoewangi* (1279 BRT), płynący z Kalkuty do Karaczi z ładunkiem węgla. Statek został zaatakowany przez samolot z *Ryujo*, a następnie zatopiony przez krążownik i niszczyciel, przy czym zginęło 13 osób z 47 marynarzy i dwóch artylerzystów. Pozostali dopłynęli w łodziach do indyjskiego brzegu.

Następnie samoloty rozpoznawcze Mitsubishi F1M2 'Pete' z *Chokai* wykryły dwa kolejne frachtowce. Pierwszy z nich, brytyjski parowiec *Ganges* (6246 BRT) zmierzał z Kalkuty przez Madras do Indii Zachodnich wioząc 6550 ton juty i innej drobnicy. Samolot z *Chokai* zaatakował go bombami, ale bezskutecznie, dopiero druga maszyna trafiła statek zapalając go. Już po 5 minutach zbliżył się do niego japoński niszczyciel, otwierając ogień, a wkrótce pojawił się cały zespół grupy centralnej, po czym *Ganges* został posłany na dno pociskami dział obu krążowników i niszczycieli, które spowodowały śmierć 12 hinduskich marynarzy i trzech brytyjskich oficerów frachtowca. Pozostałych 64 uratowało się docierając w szalupach do Indii. Drugą ofiarą był amerykański turbinowiec *Selma City* (5686 BRT), płynący z Kolombo do Vizagapatam ze 150 tonami smaru w beczkach i balastem wodnym, zbombardowany przez samolot z *Ryujo* i dobity ogniem artylerii *Chokai*. Cała 29-osobowa załoga tego statku (w tym dwaj ranni) jeszcze tego samego dnia dotarła w szalupach do Vizagapatam w Indii. W południe *Yura* i *Yugiri* zatopiły holenderski motorowy frachtowiec *Batavia* (1279 BRT), zmierzający z Kalkuty do Karaczi, a wiozący węgiel. Jego również najpierw zaatakowały trzy bombowce z *Ryujo*, ale bezskutecznie, a od ognia artylerii statku jeden 'Kate' został strącony. Dopiero godzinę później los statku przypieczętowały pociski japońskich okrętów, powodując śmierć trzech marynarzy, lecz pozostałych 43 uratowało się w łodziach docierając do Indii.

Wieczorem 6 kwietnia samoloty z *Ryujo* wykonały nalot na porty Vizagapatam (Vishakhapatnam) i Cocanada (Kakinada) na wschodnim wybrzeżu Indii (odpowiednio 760 i 900 km na południowy zachód od Kalkuty). W obu portach były nieznaczne uszkodzenia, a ponadto w Vizagapatam został uszkodzony brytyjski motorowy frachtowiec *Anglo Canadian* (5268 BRT), lecz ofiar na nim nie było[17]. Położone w pobliżu miasta lotnisko nie było atakowane, jednak bazujące tam maszyny nie mogły stawić oporu japońskim bombowcom, ponieważ były to przestarzałe dwupłatowce rozpoznawcze Westland *Wapiti* z 6. Eskadry Obrony Wybrzeża (Coastal Defence Flight) Indian Air Force. Oba naloty miały przede wszystkim efekt psychologiczny – wówczas spadły pierwsze bomby na terytorium Indii. W obu miastach wybuchła panika, zakończona ewakuacją mieszkańców. Na morzu maszyny z *Ryujo* zatopiły brytyjski parowy frachtowiec *Sinkiang* (2646 BRT), który płynął pod balastem z Kalkuty do Kolombo. Razem ze statkiem zginęło sześciu Chińczyków, jeden Hindus i czterej brytyjscy oficerowie, a łodzie z resztą załogi osiągnęły indyjski brzeg. Z kolei holenderski motorowy frachtowiec *Van der Capellen* (2073 BRT), zmierzający z Kalkuty do Bombaju z ładunkiem 1000 ton ryżu, herbaty i... brandy początkowo uniknął bomb trzech atakujących go 'Kate', ale kilka godzin później samolot rozpoznawczy 'Pete' z *Chokai* ostatecznie trafił go bombą, po czym cała załoga opuściła statek podpalając go, aby nie wpadł w ręce Japończyków, po czym dopłynęła w szalupach do wybrzeża Indii. Frachtowiec płonął jeszcze dwa dni i zatonął. W sumie grupa centralna zatopiła dziewięć statków o łącznej pojemności 32 353 BRT (wliczając posłaną na dno dzień wcześniej *Harpasę*), a jeden uszkodziła.

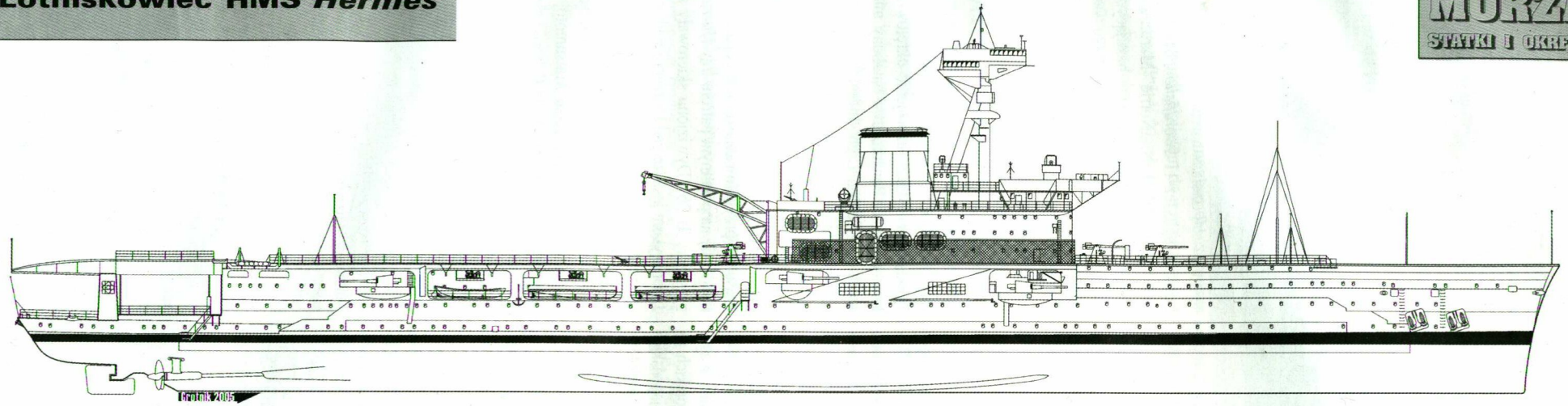
Grupa południowa (*Mikuma*, *Mogami* i *Amagiri*) także 6 kwietnia posłała na dno trzy frachtowce brytyjskie i dwa norweskie o łącznym tonażu 25 578 BRT. Japończycy napotkali wspomniany wyżej uszkodzony poprzedniego dnia przez bombowce z *Ryujo* turbinowiec *Dardanus* (7726 BRT) na holu parowca *Gandara* (5281 BRT). Wcześniej rano obie jednostki znów były atakowane przez wodnosamoloty, ale bezskutecznie, jednak ich los dopełnił się teraz – ostrzelane przez krążowniki statki zostały dobite torpedami przez *Amagiri*, przy czym zginęło 12 Hindusów i brytyjski starszy mechanik z 82-osobowej załogi *Gandary*. Pozostali marynarze i cała 78-osobowa załoga *Dardanusa* dotarli w łodziach do indyjskiego lądu. Trzecią ofiarą był parowiec *Indora* (6622 BRT), zmierzający pod balastem z Kalkuty do Madrasu i dalej do wyspy Mauritius, który zatonął z dwoma marynarzami, a 81 ocalało tak samo jak załogi wyżej wymienionych jednostek. Czwarty statek – norweski motorowiec *Dagfred* (4434 BRT) płynął także pod balastem z Kalkuty i Sandheads do Madrasu i został opuszczony przez 40-osobową załogę (w tym dwóch artylerzystów) na sygnał z japońskich okrętów, które następnie w ciągu 10 minut posłały jednostkę na dno. Jednak później nad trzema łodziami z rozbitkami pojawiły się trzy samoloty japońskie, z których dwa ostrzelały marynarzy, raniąc czterech z nich. Wszyscy osiągnęli indyjski brzeg, ale tam ranny mechanik zmarł. Piątą ofiarą był norweski parowiec *Hermod* (1515 BRT), idący z ładunkiem drobnicy z Kalkuty i Sandheads do Kolombo. Cała załoga jednostki – sześciu norweskich oficerów i 30 Chińczyków bez strat zeszła do trzech łodzi i jeszcze tego samego dnia wylądowała w Indiach w rejonie ujścia rzeki Godawari. Do tych celów *Mikuma* wystrzelił 137 pocisków kal. 203 mm i 47 kal. 127 mm, *Mogami* 120 pocisków kal. 203 mm i 22 kal. 127 mm, a *Amagiri* 78 pocisków kal. 127 mm i trzy torpedy.

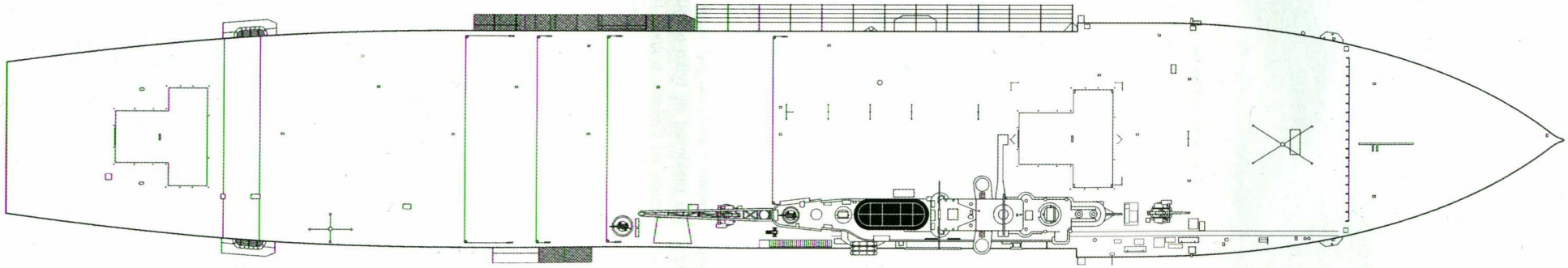
Wszystkie trzy grupy japońskich okrętów zebrały się 7 kwietnia. Cały sukces zespołu wiceadm. Ozawy to zatopienie 20 statków o łącznej pojemności 92 347 BRT i uszkodzenie jednego frachtowca, a także uszkodzenie instalacji portowych w Vizagapatam i Cocanadzie przy utracie tylko jednego bombowca. Japończycy nie ratowali rozbitków z zatopionych jednostek, mając zapewne na uwadze bliskość indyjskiego lądu, dokąd alianccy marynarze mogliby bez problemów dotrzeć, co też rzeczywiście miało miejsce. Inna rzecz, że dla rozbitków takie rozwiązanie było lepsze niż japońska niewola... Okręty zespołu Ozawy były kilkakrotnie wykrywane przez wspomniane samoloty rozpoznawcze *Wapiti*, ale te informacje mogły przydać się tylko alianckim statkom, aby uniknąć spotkania z przeciwnikiem,

[16] Warto zauważyć, że ówczesny prezydent USA, Franklin Delano Roosevelt cierpiał właśnie na paraliż dziecięcy (polio).

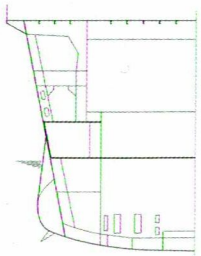
[17] W publikacjach brak jest danych o liczbie samolotów biorących udział w tych nalotach, ale było ich niewiele, zważywszy na to, że *Ryujo* dysponował tylko 15 bombowcami i 12 myśliwcami. *Anglo Canadian* został ostatecznie zatopiony 25 czerwca 1942 r. na Północnym Atlantyku przez niemiecki okręt podwodny *U 153*.

Lotniskowiec HMS *Hermes*

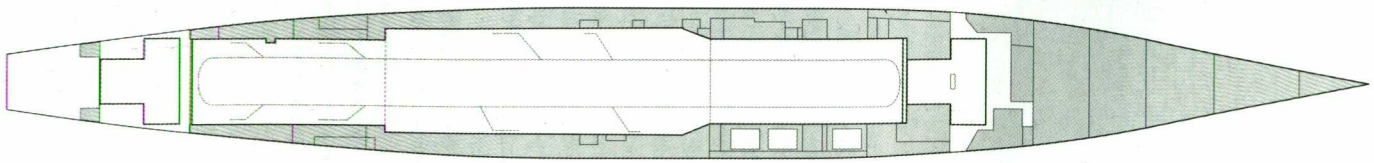




Przekrój poprzeczny



Plan pokładu hangarowego



Rys.: Tomasz Grotnik

Australijski niszczyciel *Vampire*, który został zatopiony 9 kwietnia 1942 r. koło Cejlonu razem z *Hermesem*.

ponieważ w Zatoce Bengalskiej nie było wówczas żadnych sił mogących stawić skuteczny opór Japończykom. Co prawda w Kalkucie stacjonowała eskadra bombowców Vickers *Wellington* z 215 Dywizjonu RAF, która mogła zaatakować zespół, ale na lotnisku były problemy z urządzeniami do ładowania bomb, tak że nie zdołano przygotować samolotów do akcji we właściwym czasie.

Zespół wiceadm. Nagumo, który nie wiedział o brytyjskich poczynaniach i przebywaniu brytyjskiej Floty Wschodniej w atolu Addu, zmierzał nadal na wschód i w południe 7 kwietnia skierował się na północ, a nazajutrz na północny zachód, gdyż Nagumo zdecydował się na przeprowadzenie nalotu na kolejny port cejloński – Trincomalee (na północno-wschodnim wybrzeżu wyspy), gdzie Japończycy spodziewali się zastać brytyjskie okręty. W dalszym ciągu Brytyjczycy poszukiwali wrogiego zespołu – 7 kwietnia wykonywało to zadanie pięć *Blenheimów* i dwa *Swordfishe*, te ostatnie w ubezpieczeniu *Fulmarów*, ale bez powodzenia. W dodatku obrońcy Cejlonu znów ponieśli tego dnia straty, gdy przestarzały lekki bombowiec Fairey *Seal* z 273 Dywizjonu podczas startu z lotniska Kokkilai w Trincomalee zderzył się ze stojącym *Swordfishem*. Obie maszyny uległy zniszczeniu, przy czym zginęli stanowiący załogę *Seala* chor. Griffin z 273 Dywizjonu i st. sierż. Quinn z 261 Dywizjonu oraz lecący jako pasażer kpt. Anstie – lekarz z 273 Dywizjonu.

Wreszcie 8 kwietnia o godz. 15.17 rozpoznawcza *Catalina* doniosła o wykryciu trzech japońskich pancerników i lotniskowca na pozycji 06°10'N, 85°49'E w odległości 480 mil morskich na południowy wschód od Trincomalee, dzięki czemu było jasne, że Japończycy planują nalot na ten port bądź Madras w południowo-wschodnich Indiach[18]. Otrzymawszy ten meldunek dowódca obszaru Indii Wschodnich, wiceadm. Geoffrey Schomberg Arbuthnot polecił natychmiastowe wyjście z tych portów wszystkich okrętów i statków – tak jak to miało miejsce cztery dni wcześniej w Kolombo. Na rozkaz oficera flagowego w Trincomalee, kontradm. Arthura Francisa Erica Pallisera, ten port wieczorem 8 kwietnia opuściły wspomniany wcześniej lotniskowiec *Hermes*, australijski niszczyciel *Vampire*, brytyjski stawiacz min *Teviot Bank*, korweta *Hollyhock* (typu ''Flower'), parowe zbiornikowce floty *Pearleaf* (5911 BRT) i *Athelstane* (5571 BRT) oraz brytyjski turbinowy zbiornikowiec *British Sergeant* (5868 BRT) kierując się na południe, by dotrzeć do Kolombo, i rano 9 kwietnia znajdowały się w odległości 40 mil morskich od Trincomalee. Także rano 9 kwietnia o godz. 07.30 japoński zespół został wykryty przez kolejną *Catalinę* z 413 Dywizjonu, lecz zanim z samolotu dokończono meldunek, został on strącony przez dwa myśliwce z *Hiryu*, a jego cała ośmioosobowa załoga (dowódca kpt. Rae Thomas) poniosła śmierć. Jednak ta informacja już nie miała znaczenia, bowiem wcześniej japońskie samoloty wyruszyły na Trincomalee.

Rano 9 kwietnia, gdy zespół wiceadm. Nagumo znajdował się tylko o 130 mil morskich na wschód od Cejlonu, o godz. 06.00 z japońskich lotniskowców rozpoczął się start 132 samolotów: 91 bombowców 'Kate' (po 18 z *Akagi*, *Hiryu*, *Soryu* i *Zuikaku* oraz 19 ze *Shokaku*) w osłonie 41 myśliwców 'Zero' (po 6 z *Akagi* i *Hiryu*, po 10 ze *Shokaku* i *Zuikaku* oraz 9 z *Soryu*)[19]. Formacjami znów dowodzili kmdr por. Fuchida (bombowcami) i kmdr ppor. Itaya. Do nalotu nie wykorzystano bombowców nurkujących 'Val', które zatrzymano do ewentualnego starcia z brytyjską flotą.

Miasta i portu broniły bazujące na lotnisku China Bay 261 Dywizjon RAF (mjr Albert Gerald Lewis z SAAF) złożony z 17 myśliwców *Hurricane* i 273 Dywizjon RAF, w skład którego wchodziło 16 myśliwców *Fulmar*, a także kilka przestarzałych dwupłatowych bombowców Fairey *Seal* i Vickers *Vildebeest*, służących do szkolenia. Większość lotników 273 Dywizjonu pochodziła z FAA, dlatego dywizjonem formalnie dowodził kpt. R. M. Pimm z RAF, a faktycznie por. mar. P. E. I. Bailey z FAA. Ponadto w China Bay znajdowały się dwa myśliwce Grumman *Martlet* z 888 dywizjonu FAA z lotniskowca *Indomitable*, na których piloci trenowali przed zaokrętowaniem. Na tym lotnisku i zapasowym Kokkilai było też 11 *Swordfishów* 814 Dywizjonu FAA (mjr W. H. N. „Norrie" Martin z Royal Marines) z lotniskowca *Hermes*, bazujących tam na czas remontu okrętu, a także kilka *Swordfishów* z 788 Dywizjonu FAA (szkolnego, mjr Vernon Beauclerk George „Cheese" Cheesman z Royal Marines). Wszystkie samoloty znajdowały się na lotnisku China Bay. Artylerię przeciwlotniczą stanowiły trzy baterie z 43 i 55 Pułków Artylerii Przeciwlotniczej – w Ostenberg Hill (mjr Frederick C. De Seram), Diamond Hill i w Hoodstower, a także uzbrojenie okrętów i statków w porcie. Ponadto dwa bataliony miejscowych sił (Ceylon Light Infantry) zostały rozmieszczone na wschodnim wybrzeżu Cejlonu jako obrona przeciwdesantowa.

Lecące japońskie maszyny zostały wykryte przez radary, dlatego Brytyjczycy mieli nieco czasu na przygotowania do ich odparcia. Znajdujące się na porannym patrolu trzy *Hurricane'y* z eskadry B 261 Dywizjonu skierowały się ku Japończykom jeszcze nad morzem i wykorzystując przewagę wysokości strąciły dwa 'Zera' z formacji z *Zuikaku*. Zginęli wówczas – dowódca myśliwców tego lotniskowca, kpt. mar. Masatoshi Makino i bosman Tatsu Matsumoto, a ich „pogromcami" byli kpt. David Fulford i sierż. L. T. Rawnsley. Ten ostatni jednak też został trafiony i ranny, ale doleciał do China Bay, gdzie rozbił swój samolot podczas lądowania, ale przeżył. Trzeci *Hurricane* z patrolu został strącony, a jego pilot sierż. Walton poniósł śmierć.

O godzinie 07.10 z China Bay wystartowało sześć *Hurricane'ów* z eskadry A, a 10 minut później z zapasowego lotniska Kokkilai sześć następnych z eskadry B. Nalot rozpoczął się o godz. 07.30, gdy pojawiły się maszyny z *Akagi*, *Hiryu* i *Soryu*, po 5 minutach samoloty z *Zuikaku*, a po kolejnych pięciu maszyny ze *Shokaku*. Z wysokości 4500 m rozpoczęły one bombardowanie lotniska i portu, ale zostały zaatakowane przez *Hurricane'y* mające przewagę wysokości. Mimo to samolot z eskadry A sierż. G. Lockwooda z eskadry A został trafiony i lądował przymusowo rozbijając się, lecz pilot ocalał. Taki sam los spotkał st. sierż. J. D. Martina, jednak przedtem miał on trafić jedną 'Kate'. Dowódca klucza, por. Richard Bath „Dicky" Cleaver zestrzelił jeden bombowiec 'Kate' z *Hiryu*, zaś jego samolot w walce z czteroma 'Zerami' zo-

[18] Dane o pozycji dostrzeżonych okrętów pochodzą z dokumentów Floty Wschodniej, natomiast według raportu dowódcy obszaru Indii Wschodnich japońskie jednostki zostały wykryte na pozycji 09°18'N, 84°40'E, w odległości tylko 240 mil morskich na wschód od Trincomalee.

[19] W publikacjach podaje się różną liczbę wysłanych wówczas samolotów, podobnie jak w przypadku nalotu na Kolombo. Inne dane mówią o 129 maszynach: 91 'Kate' i 38 'Zero', a jeszcze inne o aż 170 samolotach.

stał trafiony 20 pociskami, jednak zdołał wylądować.

Inni lotnicy z eskadry A też nie mieli szczęścia. Porucznik C. F. Counter strącił jednego 'Zero', po czym ścigany przez inne myśliwce wylądował na lotnisku łamiąc podwozie. Jedna ze ścigających go maszyn – najprawdopodobniej ze *Shokaku* pilotowana przez bosmana Fujio Hayashi – została trafiona pociskiem działa przeciwlotniczego i mając odstrzelona tylną część kadłuba aż do kabiny uderzyła w zbiornik paliwa w rejonie bazy marynarki – według świadków tego zdarzenia był to samobójczy wybór pilota. Zbiornik palił się jeszcze przez dziewięć dni! Zdaniem sierż. D. D. P. Bowie jego ofiarą padła jedna 'Kate', jednak i jego samolot został strącony, ale ranny pilot uratował się na spadochronie. Trafiony *Hurricane* sierż. Pearce'a (Australijczyka) spadł z pilotem do morza.

Podporucznik J. V. Marshall z eskadry B zgłosił prawdopodobne strącenie jednego 'Zero'. Taki sam wynik rościli sobie sierżanci A. T. Warnick (Kanadyjczyk) i Kenneth Alan Seymour Mann (Australijczyk), przy czym ten ostatni miał uszkodzić jeszcze jeden myśliwiec, lecz i on padł ofiarą Japończyków, ratując się skokiem na spadochronie. Amerykanin ppor. R. G. Hall z RCAF miał strącić jedną 'Kate', zostając trafiony przez tylnego strzelca bombowca, ale powrócił do Kokkilai. Podporucznik. E. Mayers trafił dwa bombowce, jednak zraniony w twarz nie widział efektu ataku. Kanadyjczyk st. sierż. C. J. Gauthier również trafił dwa bombowce i dostrzegł, jak jedna z maszyn gwałtownie skręciła i zderzyła się z trzecią. Lecz i Gauthier w starciu z 'Zerami' również został strącony i ranny, ale uratował się. Dowódca dywizjonu, mjr Lewis, wystartował jako ostatni o godz. 07.45, jednak dosłownie po chwili został strącony i ranny wylądował na spadochronie. Z 16 *Hurricane'ów*, które wystartowały, osiem zostało zestrzelonych, trzy poważnie i trzy lżej uszkodzone, ale zginęli tylko dwaj piloci – sierżanci Pearce i Walton. W walce nie wzięły udziału bazujące w China Bay dwa myśliwce *Martlet* z lotniskowca *Indomitable*, których osiągi mogły równać się japońskim 'Zerom' – najprawdopodobniej nie miano do nich zapasowej amunicji (ich karabiny maszynowe miały kaliber 12,7 mm, a *Hurricane'ów* 7,7 mm) i „oszczędzano" je na ewentualne kolejne starcie, gdyż nie wykluczano japońskiego desantu.

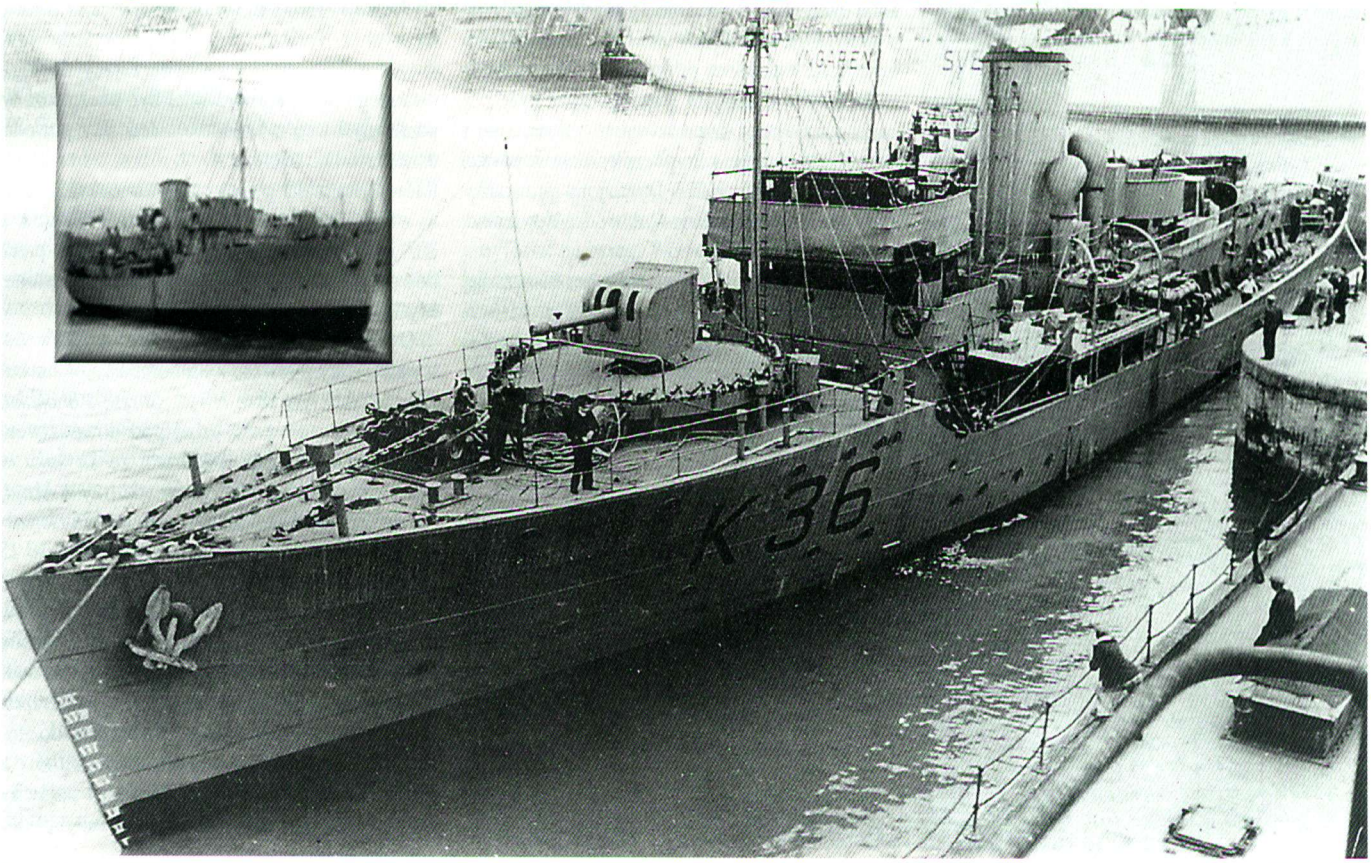
Podczas nalotu w powietrzu były także cztery *Fulmary* z 273 Dywizjonu, lecz nie wzięły one udziału w walce, jednak tylko trzy maszyny powróciły. Czwartą znaleziono rozbitą w dżungli na wyspie, a tworzący jej załogę podporucznicy Gregg i Mass (ten ostatni z załogi lotniskowca *Hermes*) ponieśli śmierć, ale stwierdzono, że przyczyną upadku samolotu była awaria silnika.

China Bay zostało zbombardowane najpierw przez 'Kate' z *Soryu*, potem z *Hiryu*. Na lotnisku zniszczonych zostało osiem *Swordfishów* – jedne nie zdążyły wystartować, a inne były w naprawie, ponadto uszkodzono wieżę kontroli lotów i instalacje naziemne, w tym kancelarię i kantynę podoficerską. W trafionym bombami hangarach spłonęły dwa samoloty *Vildebeest* i jeden znajdujący się w remoncie *Hurricane*. Zniszczony został także hangar FAA z dziewiątym *Swordfishem*. Taki sam los spotkał stojący na lotnisku dwupłatowiec De Havilland DH-80A *Puss Moth*, należący do aeroklubu z Kolombo. Ranny na lotnisku kpt. Eric Frank Edsall (dla którego zabrakło samolotu) z 261 Dywizjonu zmarł trzy dni później. Ponadto na lotnisku zginęli ppor. mar. Peter Lewis James i trzej żołnierze personelu naziemnego FAA, a także trzej lotnicy z 990 Dywizjonu... Balonowego. Strącona 'Kate' (z *Hiryu*, najprawdopodobniej wspomniana ofiara por. Cleavera) uderzyła w działo przeciwlotnicze niszcząc je i zabijając pięciu artylerzystów. Zginęli także dwaj artylerzyści innej baterii. Drugi bombowiec z *Hiryu* uszkodzony wodował na morzu. Trzy bombowce z *Soryu* zostały uszkodzone, ale powróciły na okręt.

Port Trincomalee stał się celem nalotu bombowców z *Akagi* i *Zuikaku*, a potem ze *Shokaku*. Myśliwce z *Soryu* nie napotkały alianckich samolotów i „przyłączyły" się do ataku na port ostrzeliwując jednostki. Bomby trafiły w brytyjski parowy frachtowiec *Sagaing* (7958 BRT), który płonąc został opuszczony przez załogę, po czym dryfujący statek dobito ogniem artylerii, tak że zatonął na płyciźnie, lecz większość przywiezionego przez niego ładunku 4000 ton sprzętu wojennego, w tym trzech bombowców *Albacore*, łodzi latających *Walrus* i amunicji (a ponadto.. whisky) potem uratowano. Ze 138-osobowej załogi frachtowca zginął tylko jeden marynarz i jeden artylerzysta, a 164 pasażerów jednostki zdążyło przed nalotem zejść na ląd[20]. Bombowce zatopiły także dok pływający. Ponadto uszkodzony został brytyjski parowy frachtowiec *Empire Moonrise* (6854 BRT), ale nie poniósł strat w załodze, za to na trafionym kilkoma bombami monitorze *Erebus* zginęło dziewięciu marynarzy, choć szkody na okręcie były niewielkie. W mieście i porcie śmierć poniosło 85 osób cywilnych oraz dwaj żołnierze i marynarz z... pancernika *Prince of Wales* (zatopionego 10 grudnia 1941 r. pod Kuantanem koło Półwyspu Malajskiego!) – być może był on wspomnianą ofiarą na *Sagaingu*. Siedem 'Kate' ze

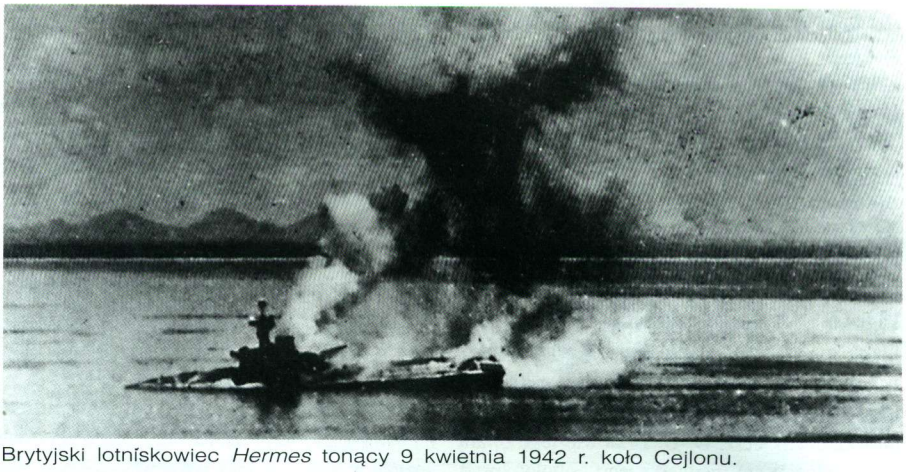
20 Wrak *Sagainga* został później podniesiony, ale ostatecznie zatopiono go 24 sierpnia 1943 r. w Trincomalee jako element falochronu.

Na wstawce brytyjska korweta *Hollyhock*, która została zatopiona 9 kwietnia 1942 r. koło Cejlonu przez samoloty z lotniskowca *Soryu*. Fotografia z listopada 1940 r. Jako tło zdjęcie jednostki bliźniaczej HMS *Clematis*.



Shokaku zostało uszkodzonych nad portem przez *Hurricane'y*.

Podczas ataku na Trincomalee Brytyjczycy stracili 22 samoloty: dziewięć *Hurricane'ów* (osiem strąconych i jeden zniszczony na ziemi), jednego *Fulmara* (wskutek katastrofy), dziewięć *Swordfishów*, dwa *Vildebeesty* i cywilny *Puss Moth* zniszczone na lotnisku, a sześć *Hurricane'ów* zostało uszkodzonych[21]. Tuż po nalocie 261 Dywizjon miał tylko dwa sprawne *Hurricane'y*. Z samolotami zginęli czterej lotnicy, a na lotnisku ośmiu dalszych. Nalot na Trincomalee spowodował śmierć łącznie 118 osób. Straty japońskie wyniosły w sumie pięć maszyn: wspomniane trzy myśliwce 'Zero' (jeden ze *Shokaku* i dwa z *Zuikaku*) i dwa bombowce 'Kate' (oba z *Hiryu*), a uszkodzono 10 'Kate' – siedem ze *Shokaku* i trzy z *Soryu*[22].



Brytyjski lotniskowiec *Hermes* tonący 9 kwietnia 1942 r. koło Cejlonu.

Brytyjczycy słusznie przypuszczając, że wrogi zespół jest blisko Cejlonu, postanowili go zaatakować, gdy japońskie lotniskowce nie będą miały osłony myśliwców, które wezmą udział w kolejnym nalocie. Dlatego na wieść o wykryciu przez radary japońskich maszyn zbliżających się do Trincomalee adm. Layton w porozumieniu z dowódcą sił lotniczych na Cejlonie, pułkownikiem Thorburnem, wydał rozkaz ataku na japońskie okręty przez bombowce *Blenheim* z 11 Dywizjonu RAF (mjr Kenneth „Kerry" Ault), bazujące w Kolombo, które cztery dni wcześniej nie odnalazły celów. O godzinie 09.20 jedenaście samolotów, których większość załóg stanowili Australijczycy, wyruszyło do akcji. Dwunasty bombowiec z powodu awarii nie wystartował, a po drodze kolejne dwie maszyny również z powodu awarii zawróciły. Dziewięć *Blenheimów* pod dowództwem mjra Aulta leciało bez osłony myśliwców, gdyż te w Kolombo wymagały remontu bądź były potrzebne do obrony przed kolejnym nalotem, ale z Trincomalee wysłano im ubezpieczenie w postaci sześciu *Fulmarów* z 273 Dywizjonu prowadzonych przez „nieformalnego" dowódcę dywizjonu, por. mar. Baileya.

Tymczasem lotniskowiec *Hermes* i niszczyciel *Vampire* rano 9 kwietnia skierowały się ku wybrzeżu Cejlonu i w chwili nalotu na Trincomalee znajdowały się w odległości 65 mil morskich na południowy wschód od portu i tylko 5 mil na wschód od brzegu, płynąc po płytkich przybrzeżnych wodach, by uniknąć ataków japońskich okrętów podwodnych (których zresztą na tym akwenie nie było), gdy na okręty dotarła wiadomość o ataku na Trincomalee, a potem informacja o zakończeniu nalotu i rozkaz powrotu do portu. Obie jednostki zawróciły na północ i zmierzając do Trincomalee o godz. 08.55 zostały wykryte przez samolot rozpoznawczy Nakajima E8N2 'Dave' z pancernika *Haruna*. Japoński meldunek o dostrzeżeniu okrętów (lotniskowca i... trzech niszczycieli) został 5 minut później przechwycony i odczytany przez radiostację w Trincomalee, a następnie przekazany na *Hermesa* z informacją od kontradm. Pallisera, aby okręty płynęły nadal do Trincomalee, a do nich została wysłana osłona myśliwców z lotniska Ratmalana w Kolombo, gdyż myśliwce w Trincomalee były w dużej mierze unieszkodliwione i potrzebne w razie ponownego nalotu, zaś na pokładzie *Hermesa* znajdował się tylko jeden samolot, w dodatku był to niesprawny bombowo-torpedowy *Swordfish*. Te informacje wskazują na panujący wówczas „niezły" chaos wśród Brytyjczyków – jako osłonę lecących z Kolombo *Blenheimów* wysłano myśliwce z Trincomalee, a zmierzający do tego ostatniego portu *Hermes* miał być ubezpieczany przez myśliwce z Kolombo... Jednak z powodu uszkodzeń linii telefonicznych rozkaz startu samolotów z Ratmalany dotarł z opóźnieniem. Mimo to z tego lotniska wyruszyło osiem *Fulmarów* z 803 i 806 Dywizjonu FAA prowadzonych przez dowódcę 806 Dywizjonu, por. mar. Johnstona. Myśliwce poleciały bez tylnych strzelców.

O godzinie 09.45 z japońskich lotniskowców wystartowały pierwsze z 85 bombowców nurkujących 'Val' (po 18 z *Hiryu*, *Soryu*, i *Shokaku*, 17 z *Akagi* i 14 z *Zuikaku*) pod dowództwem kmdra ppor. Takuishi Takahashi ze *Shokaku* w osłonie dziewięciu myśliwców (po trzy z *Akagi*, *Hiryu* i *Soryu*) z zadaniem zaatakowania *Hermesa* i *Vampire'a*. Na lotniskowcu od godz. 10.25 słyszano w radiu rozmowy japońskich pilotów. Oba okręty 5 minut później niedaleko latarni w Batticaloa (około 140 km na południowy wschód od Trincomalee) spotkały się z brytyjskim statkiem szpitalnym *Vita* (dawny parowiec pasażerski, 4691 BRT), płynącym z Trincomalee do atolu Addu, by tam podjąć rannych rozbitków z *Cornwalla* i *Dorsetshire'a*. Wówczas pojawiły się pierwsze japońskie samoloty, rozpoczynając

[21] W publikacjach jest mowa o zniszczeniu 13 samolotów na ziemi bez podania ich typów poza wymienionymi – jednym *Hurricanem*, jednym *Swordfishem*, dwoma *Vildebeestami* i jednym cywilnym *Puss Mothem*. Pozostałymi ośmioma zniszczonymi maszynami były najprawdopodobniej *Swordfishe* z 788 i 814 Dywizjonu FAA, co tłumaczy ich nieobecność w ataku na japońskie okręty, o czym jest mowa dalej, choć nie można wykluczyć, że wśród zniszczonych na lotnisku samolotów były także *Fulmary* z 273 Dywizjonu.

[22] I znów jak podczas nalotu na Kolombo Japończycy przesadnie ocenili swe sukcesy – lotnicy z *Akagi* zameldowali o zestrzeleniu pięciu *Hurricane'ów* na pewno i jednego prawdopodobnie, lotnicy z *Hiryu* o na pewno dwóch indywidualnie i dwóch wspólnie z myśliwcami z innego lotniskowca, piloci ze *Shokaku* 12 myśliwców indywidualnie i 12 zespołowo z innymi maszynami, a na ziemi dwóch *Hurricane'ów* i jednego dwupłatowca oraz prawdopodobnie jednego myśliwca, a drugiego zespołowo, zaś lotnicy z *Zuikaku* 19 myśliwców i jednego wodnosamolotu oraz o jednej maszynie zniszczonej na ziemi, zatem w sumie meldunki mówiły o 53 maszynach strąconych w walce „na pewno" przy rzeczywistych ośmiu! Inne raporty mówiły o zestrzeleniu 38 *Hurricane'ów* na pewno i dwa prawdopodobnie, 14 uszkodzonych na pewno i jednego prawdopodobnie, strąceniu jednego wodnosamolotu i zniszczeniu kilku maszyn na ziemi. Z kolei zdaniem Brytyjczyków ich myśliwce zestrzeliły 15 maszyn, a artyleria przeciwlotnicza kolejnych dziewięć – zatem łącznie 24 przy rzeczywistych pięciu! Dalszych 17 japońskich samolotów miało zostać uszkodzonych. Piloci 261 Dywizjonu mieli ich zdaniem strącić cztery 'Kate' i cztery 'Zero' na pewno oraz jeden 'Kate' i trzy 'Zera' prawdopodobnie, a pięć 'Kate' i jeden 'Zero' uszkodzić.

Lotnicy alianccy polegli podczas walk w rejonie Cejlonu 7-9 kwietnia 1942 roku

Członkowie załogi *Seala* 7.04.1942:
1. kpt. John Carlyon Anstie, RAFVR
2. chor. John James Griffin, RAFVR
3. st. sierż. Thomas Anthony Quinn, RAFVR

Załoga *Cataliny* 9.04.1942:
4. sierż. Patrick Bourke, RAF
5. por. Roderick Kenneth Bourne, RAFVR
6. st. sierż. Cecil Charles Gurney, RAFVR
7. por. Robert Gibson Hervey, RCAF
8. sierż. John Kenneth Hooper, RCAF
9. sierż. Derek Laxton Housley, RAFVR
10. sierż. John Denzil Marcus Moxham, RAFVR
11. kpt. Rae Thomas, RAF

Lotnicy 261 Dywizjonu 9.04.1942:
12. sierż. William Ernest Pearce, RAAF
13. sierż. John Wilfred Walton, RAFVR

Lotnicy 273 Dywizjonu 9.04.1942:
14. ppor. Arthur Malcolm Gregg, RAF
15. ppor. mar. Aubrey Louis Mass, RNVR

Lotnicy 806 Dywizjonu 9.04.1942:
16. ppor. mar. Frank William Bonnell, RNVR
17. ppor. mar. Anthony Peace, RNVR

Lotnicy 11 Dywizjonu 9.04.1942:
18. kpt. Charles Henry Adcock, SAAF
19. mjr Kenneth Ault, RAF
20. sierż. James Charles Alfred Bell, RAFVR
20. por. Geoffrey Shuttleworth Burgan, RAAF
21. por. Alexander Watt Donald, RAFVR
22. sierż. George Keith Eckersley, RAAF
23. por. David Hugh Evans, RAAF
24. sierż. Maxwell Clifford Gray, RAAF
25. por. Frederick George Knight, SAAF
26. sierż. Hugh Alexander MacLennan, RAAF
27. sierż. Lindsay Edward McAuley, RAAF
28. st. sierż. Frederick John Gordon Nell, RAAF
30. chor. Noel Lindsay Stevenson, RAAF
31. sierż. Archibald Richard Travers, RAAF
32. st. sierż. Stanley Dennis Whiles, RAFVR

Lotnicy 803 Dywizjonu 9.04.1942:
33. ppor. mar. Richard Fitzmaurice Hunt Jacob, RNVR
34. ppor. mar. Paul Richard Peirano, RNVR

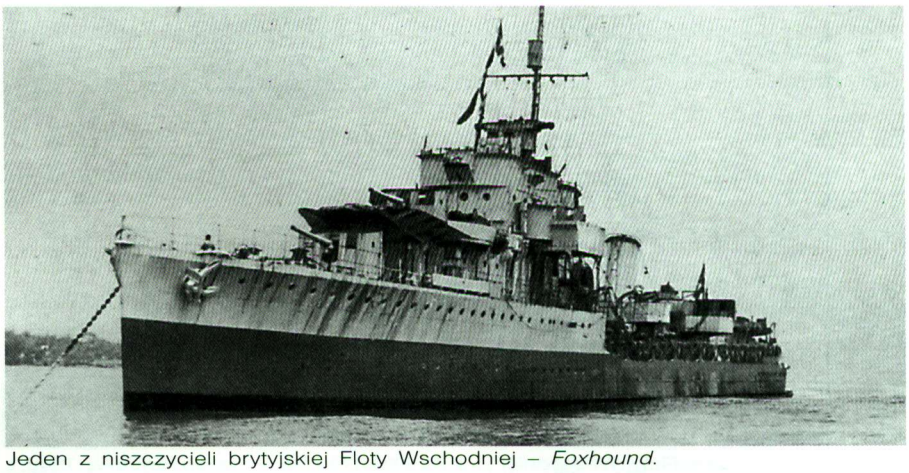
RAF – Royal Air Force
RAAF – Royal Australian Air Force
RAFVR – Royal Air Force Volunteer Reserve
RCAF – Royal Canadian Air Force
RNVR – Royal Naval Volunteer Reserve
SAAF – South African Air Force

nalot o godz. 10.35. Były to 32 bombowce ze *Shokaku* i *Zuikaku*, a kilka minut później do akcji wkroczyło 35 maszyn z *Akagi* i *Hiryu*.

Hermes (kmdr Richard Francis John Onslow) ruszył swą największą prędkością i płynął zygzakiem próbując uniknąć trafień, ale szybko został ugodzony bombą w pokład lotniczy na dziobie, a eksplozja innej wyrwała przedni podnośnik lotniczy, kładąc go do góry nogami na pokład. Kolejne trafienie spowodowało wyłączenie generatorów, przez co utracono łączność między poszczególnymi pomieszczeniami. Inne bomby ugodziły w kotłownię. Okręt zastopował i doznał 20-stopniowego przechyłu na lewą burtę, który bezskutecznie próbowano wyrównać poprzez zatopienie łazienek podoficerskich po prawej burcie. Dowódca starał się kierować akcją przez tubę głosową (!), ale lotniskowiec zwiększał przechył tak, że woda sięgnęła pokładu lotniczego. Wówczas kmdr Onslow wydał rozkaz opuszczenia jednostki. *Hermes* przewrócił się na lewą burtę, gdy ugodziło w niego pięć kolejnych bomb, powodując na rufie eksplozję prawdopodobnie amunicji, po czym okręt wywrócił się do góry stępką i zatonął o godz. 10.55 na głębokości tylko 51 metrów. Jedno z jego dział przeciwlotniczych kal. 102 mm z prawej burty prowadziło ogień jeszcze gdy jednostka się zanurzała, a obsługujący je starszy marynarz George Page poszedł na dno razem z lotniskowcem, tak jak jego dowódca, kmdr Onslow, który także dobrowolnie pozostał na pokładzie. Zginęło 307 członków załogi okrętu, w tym 19 oficerów. W sumie *Hermesa* atakowało około 50 samolotów, a z zrzuconych przez nie bomb około 40 było celnych, z których po 13 pochodziło z 'Vali' startujących ze *Shokaku* i *Zuikaku*. Był to pierwszy lotniskowiec zatopiony przez Japończyków podczas II wojny światowej.

Vampire'a (kmdr por. William Thomas Alldis Moran) zaatakowało 16 bombowców. Wskutek dwóch eksplozji bomb tuż przy burcie okręt zastopował i został trafiony w kotłownię, a następnie niszczyciel ugodziły kolejne cztery bomby. Wówczas dowódca nakazał opuszczenie jednostki. Gdy już zrzucono tratwy, następne trafienie rozerwało *Vampire'a* na dwie części. Dziób natychmiast zatonął, a rufa poszła na dno o godz. 11.02 po eksplozji, prawdopodobnie komory amunicyjnej. Śmierć poniosło ośmiu marynarzy z niszczyciela, w tym kmdr por. Moran, dziewiąta ofiara zmarła cztery dni później wskutek odniesionych ran. Na szczęście w pobliżu był statek szpitalny *Vita*, który nie został zaatakowany i po nalocie podjął rozbitków, ratując 590 marynarzy z obu zatopionych okrętów, by wieczorem wysadzić ich w Kolombo. Grupa rozbitków została podjęta przez małe jednostki rybaków z Cejlonu, a inni dotarli do brzegu o własnych siłach.

Gdy *Hermes* i *Vampire* już tonęły, nad nimi pojawiła się wspomniana formacja sześciu *Fulmarów* z 273 Dywizjonu, które miały osłaniać nalot *Blenheimów* na japońskie lotniskowce. Mimo to *Fulmary* podjęły walkę z 'Valami' bombardującymi brytyjskie okręty. Dowódca formacji, por. Bailey, strącił jeden i uszkodził drugi bombowiec. Dwaj inni piloci zgłosili prawdopodobne strącenie dwóch samolotów i uszkodzenie dwóch następnych. Z kolei zdaniem marynarzy z *Hermesa*



Jeden z niszczycieli brytyjskiej Floty Wschodniej – *Foxhound*.

ich artyleria zestrzeliła jeden i uszkodziła trzy bombowce, ale najprawdopodobniej owym strąconym samolotem był 'Val', który padł ofiarą por. Baileya. *Fulmary* nie poniosły strat i po wyczerpaniu amunicji powróciły do Trincomalee, nie wykonując zadania, jakim miała być osłona *Blenheimów*.

Bombowce 'Val' z *Soryu* z formacji wysłanej do ataku na *Hermesa* i *Vampire'a* przybyły w momencie, gdy oba okręty już tonęły, dlatego poszukały innych celów dla swych bomb. O godzinie 12.03 sześć maszyn zbombardowało odległy o 15 mil morskich na północ od lotniskowca brytyjski turbinowy zbiornikowiec *British Sergeant* (5868 BRT), który jako ładunek miał na szczęście tylko balast. Ciężko uszkodzony statek zatonął 2,5 godziny później koło Elephant Point (Przylądek Słonia!), dokąd dotarła w szalupach jego cała 59-osobowa załoga. Trzy samoloty z *Soryu* zaatakowały norweski parowy frachtowiec *Norviken* (2924 BRT), płynący pod balastem z Madrasu i Cuddalore do Cochinu (południowo-zachodnie Indie) i Bombaju z sześcioma norweskimi oficerami i 45 Chińczykami załogi. Statek otrzymał trzy trafienia bombami, po czym został opuszczony przez marynarzy, z których 38 w jednej łodzi dotarło pod ostrzałem z samolotu do pobliskiego brzegu Cejlonu, dokąd później dopłynęło także należących do załogi kilku Chińczyków, ale jeden z nich wkrótce zmarł z ran. Oprócz niego zginął kapitan i dwaj inni Chińczycy, ocalało 47 marynarzy. *Norviken* jednak nie zatonął i dopiero nazajutrz (!) zdryfował na brzeg. Wówczas na statek udało się pięciu norweskich oficerów, którzy go zakotwiczyli, lecz opuścili jednostkę, gdyż była uszkodzona. W nocy z 10 na 11 kwietnia dostrzeżono na statku światła palone przez krajowców, którzy przyszli plądrować frachtowiec. Godzinę później na jednostce doszło do silnego pożaru i eksplozji, która przełamała *Norvikena* na dwie części, przypieczętowując jego los[23].

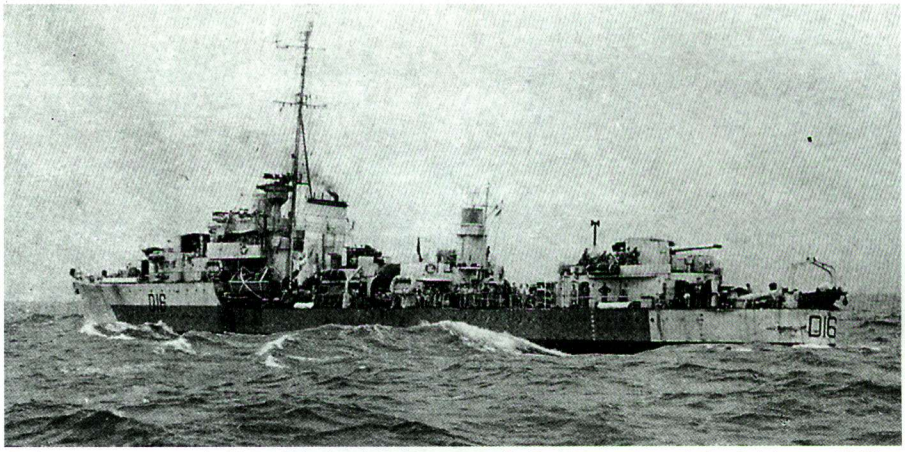
O godzinie 12.07 dziewięć bombowców z *Soryu* zaatakowało płynące razem korwetę *Hollyhock* i brytyjski parowy zbiornikowiec floty *Athelstane* (5571 BRT), odległe o 30 mil morskich od latarni Batticaloa. Jedna bomba wybuchła tuż przy burcie korwety, a druga trafiła w rejon komina powodując wewnętrzną eksplozję (prawdopodobnie kotłów), tak że okręt po trwającym tylko 5 minut ataku zatonął już o godz. 12.17. Razem z nim zginęła większość załogi – 53 marynarzy, w tym trzej oficerowie, a wśród nich dowódca, kmdr ppor. Thomas Edward Davies. *Athelstane* został trafiony pięcioma bombami, a dwie wybuchły tuż przy zbiornikowcu, ale jego cała 52-osobowa załoga zdołała uratować się w dwóch łodziach i tratwie, po czym podjęła 16 rozbitków z *Hollyhock*, w tym dwóch oficerów. Płonący *Athelstane* utrzymywał się na powierzchni morza jeszcze przez 2,5 godziny, by w końcu pójść na dno, a z nim 7000 ton ropy. Rozbitkowie z obu jednostek wkrótce dotarli do odległego o tylko 8 mil morskich wybrzeża Cejlonu.

[23] Według brytyjskiego raportu *Norviken* nie został trafiony bombami, które eksplodowały blisko statku, a jego załoga ze strachu przed kolejnym nalotem opuściła jednostkę. Wspomniane ofiary wśród marynarzy mogły być spowodowane ostrzałem broni pokładowej japońskich samolotów. Warto tu dodać, że podczas opisywanego japońskiego wypadu zostało zatopionych pięć norweskich statków, a jeden uszkodzono, podczas gdy Norwegia nie była z Japonią w stanie wojny, której zresztą oba państwa nigdy sobie nie wypowiedziały! Ataki na te jednostki były jednak uzasadnione, gdyż pływały one w alianckiej służbie.

Alianckie okręty zatopione podczas japońskiego rajdu na wody Zatoki Bengalskiej w kwietniu 1942 roku

Lp.	Okręt	Tonaż	Data zatopienia	Miejsce zatopienia	Liczba ofiar
1	brytyjski krążownik pomocniczy *Hector*	11 198 BRT	5.04.1942	Kolombo	16
2	brytyjski niszczyciel *Tenedos*	905 ts	5.04.1942	Kolombo	33
3	brytyjski krążownik ciężki *Dorsetshire*	10 400 ts	5.04.1942	01°54'N, 77°45'E	234
4	brytyjski krążownik ciężki *Cornwall*	10 367 ts	5.04.1942	01°54'N, 77°45'E	192
5	brytyjski lotniskowiec *Hermes*	10 850 ts	9.04.1942	07°45'N, 81°48'E	307
6	australijski niszczyciel *Vampire*	1090 ts	9.04.1942	07°45'N, 81°48'E	9
7	brytyjska korweta *Hollyhock*	1010 ts	9.04.1942	07°30'N, 81°56'E	53
	łącznie	34 622 ts + + 11 198 BRT	—	—	844

Uwaga: nie uwzględniono indyjskiego eskortowca *Indus* (1190 ts), zatopionego przez samoloty bazujące na lądzie.



Jeden z niszczycieli Floty Wschodniej – australijski *Norman* w atolu Addu w 1942 r.

Dopiero około godz. 12.15 pojawiło się osiem *Fulmarów* z 803 i 806 Dywizjonu, które miały dać osłonę *Hermesowi*, ale ten już zatonął. Myśliwce zaatakowały wówczas 'Vale' z *Soryu* bombardujące wymienione wyżej jednostki. W stoczonej walce zostały strącone trzy bombowce, które „zaliczono" por. Johnstonowi oraz podporucznikom Barry Nationowi i Paulowi Peirano, jednak i dwa *Fulmary* ostrzelane przez Japończyków spadły do morza, a ich piloci podporucznicy Peirano i Jacob z 803 Dywizjonu ponieśli śmierć. Po starciu *Fulmary* udały się na lotnisko China Bay, gdzie zatrzymano je do jego obrony przed ewentualnym kolejnym nalotem, tak że lecące na japońskie lotniskowce *Blenheimy* nie doczekały się osłony myśliwskiej. Łącznie Japończycy bombardując jednostki koło Trincomalee stracili cztery 'Vale', a cztery inne zostały uszkodzone.

Z kolei *Blenheimy* wysłane przeciw japońskim lotniskowcom odnalazły jeszcze o godz. 10.48 cele ataku, ale zostały „powitane" silnym ogniem artylerii przeciwlotniczej, ponadto napotkały patrol powietrzny złożony z 20 myśliwców: ośmiu 'Zer' z *Hiryu*, sześciu z *Soryu* i po trzech z *Akagi* i *Zuikaku*. Te od razu strąciły jeden bombowiec, w którym oprócz trzyosobowej załogi znajdował się ppor. mar. Peace z 806 Dywizjonu FAA, mający pomóc w identyfikacji atakowanych okrętów. Mimo to pozostałe *Blenheimy* pozbawione osłony myśliwców (które zaatakowały maszyny bombardujące jednostki koło Cejlonu) zrzuciły z wysokości 3300 m bomby na *Akagi* i krążownik ciężki *Tone*, ale nalot nie spowodował żadnych strat, choć zdaniem Brytyjczyków maszyna dowodzona przez por. Evansa trafiła jedną bombą w mostek *Akagi*[24]. Następnie bombowce stoczyły walkę z myśliwcami, które zestrzeliły trzy kolejne *Blenheimy*. Nikt z załóg utraconych maszyn nie ocalał. Brytyjczycy twierdzili, że w walce powietrznej dwa samoloty zostały strącone przez strzelca st. sierż. Nella z załogi utraconego *Blenheima* por. Evansa (pilotowanego przez sierż. MacLennana). Japończycy utracili wówczas jednego 'Zero' z *Hiryu*, pilotowanego przez dowódcę myśliwców z tego lotniskowca, kpt. mar. Sumio Nono, który zginął. Atak *Blenheimów* był pierwszym nalotem wykonanym na japońskie lotniskowce podczas II wojny światowej.

W drodze powrotnej na lotnisko *Blenheimy* napotkały na 'Vale' ze *Shokaku* i 'Zera' z *Hiryu* wracające z nalotu na *Hermesa*. Japończycy natychmiast zaatakowali bombowce strącając maszynę dowódcy dywizjonu, mjra Aulta, która rozbiła się na brzegu Cejlonu, a jej załoga zginęła. Oprócz trzech lotników RAF w samolocie znajdował się jako obserwator ppor. Bonnell z 806 Dywizjonu FAA. Dwa *Blenheimy* wówczas odniosły uszkodzenia. Po japońskiej stronie został zestrzelony 'Zero' z pilotem bosmanem Toshio Makinodą, który także poniósł śmierć, a jeden 'Val' odniósł uszkodzenia. Jakby to było mało strat jeden z czterech ocalałych *Blenheimów* lądując na Racecourse złamał podwozie, ale załoga wyszła z tego bez szwanku. Tak więc nalot na japońskie lotniskowce zakończył się niepowodzeniem oraz utratą pięciu i uszkodzeniem trzech *Blenheimów*, a 17 lotników stanowiących ich załogi poniosło śmierć. Japończycy wówczas stracili dwa myśliwce z pilotami, a jeden bombowiec odniósł uszkodzenia.

Po podjęciu na lotniskowce samolotów zespół wiceadm. Nagumo skierował się początkowo na południowy wschód, potem na południe, by ostatecznie udać się na północny wschód. Podczas ataków 9 kwietnia japoński zespół zatopił lotniskowiec, niszczyciel, korwetę, cztery statki o łącznej pojemności 22 321 BRT, dok pływający, uszkodził monitor i statek, dokonał zniszczeń na lotnisku w Trincomalee, zestrzelił 16 samolotów (osiem *Hurricane'ów*, pięć *Blenheimów*, dwa

[24] W niektórych publikacjach można znaleźć informację, że płonący *Blenheim* por. Evansa rozbił się (w samobójczym ataku??) na mostku *Akagi* powodując jego liczne uszkodzenia, ale nie ma to potwierdzenia w innych opracowaniach. Podawana w polskich publikacjach data tego ataku na 5 kwietnia jest błędna.

Alianckie statki zatopione podczas japońskiego rajdu na wody Zatoki Bengalskiej w kwietniu 1942 roku

Lp.	Statek	Tonaż	Data zatopienia	Miejsce zatopienia	Liczba ofiar
1	norweski parowy zbiornikowiec *Soli*	5834 BRT	5.04.1942	Kolombo	—
2	brytyjski parowy frachtowiec *Harpasa*	5082 BRT	5.04.1942	19°19'N, 85°46'E5	
3	amerykański turbinowy frachtowiec *Exmoor*	4986 BRT	6.04.1942	19°53'N, 86°30'E (19°52'N, 86°25'E)	—
4	brytyjski parowy frachtowiec *Silksworth*	4921 BRT	6.04.1942	ok. 20°N, 86°30'E	—
5	brytyjski parowy frachtowiec *Shinkuang*	2441 BRT	6.04.1942	ok. 20°N, 86°30'E	3
6	brytyjski turbinowiec pasażersko-towarowy *Malda*	9066 BRT	6.04.1942	19°45'N, 86°27'E	28
7	brytyjski turbinowy frachtowiec *Autolycus*	7621 BRT	6.04.1942	19°40'N, 86°50'E	17
8	norweski motorowy zbiornikowiec *Elsa*	5381 BRT	6.04.1942	ok. 20°N, 86°30'E	1
9	amerykański turbinowy frachtowiec *Bienville*	4591 BRT	6.04.1942	17°50'N, 84°50'E (17°48'N, 84°09'E)	24
10	brytyjski parowy frachtowiec *Taksang*	3471 BRT	6.04.1942	17°52'N, 83°40'E	12
11	holenderski motorowy frachtowiec *Banjoewangi*	1279 BRT	6.04.1942	17°35'N, 83°45'E	13
12	brytyjski parowy frachtowiec *Ganges*	6246 BRT	6.04.1942	17°48'N, 84°09'E	15
13	amerykański turbinowy frachtowiec *Selma City*	5686 BRT	6.04.1942	17°40'N, 83°20'E (17°29'N, 83°32'E lub 17°11'N, 83°20'E)	—
14	holenderski motorowy frachtowiec *Batavia*	1279 BRT	6.04.1942	18°20'N, 84°25'E	3
15	brytyjski parowy frachtowiec *Sinkiang*	2646 BRT	6.04.1942	17°32'N, 82°50'E	11
16	brytyjski turbinowy frachtowiec *Dardanus*	7726 BRT	6.04.1942	16°00'N, 82°20'E (16°38'N, 82°30'E)	—
17	brytyjski parowy frachtowiec *Gandara*	5281 BRT	6.04.1942	16°03'N, 82°20'E	13
18	brytyjski parowy frachtowiec *Indora*	6622 BRT	6.04.1942	ok. 16°N, 82°E	2
19	norweski motorowy frachtowiec *Dagfred*	4434 BRT	6.04.1942	16°15'N, 82°09'E	1
20	norweski parowy frachtowiec *Hermod*	1515 BRT	6.04.1942	ok. 16°N, 82°E	—
21	holenderski motorowy frachtowiec *Van der Capellen**	2073 BRT	8.04.1942	18°04'N, 84°01'E (18°20'N, 84°18'E)	—
22	brytyjski parowy frachtowiec *Sagaing*	7958 BRT	9.04.1942	Trincomalee	2
23	brytyjski turbinowy zbiornikowiec *British Sergeant*	6868 BRT	9.04.1942	08°00'N, 81°38'E (08°01'N, 81°40'E)	—
24	brytyjski parowy zbiornikowiec floty *Athelstane*	5571 BRT	9.04.1942	07°30'N, 81°56'E (07°31'N, 82°00'E)	—
25	norweski parowy frachtowiec *Norviken***	2924 BRT	11.04.1942	07°03'N, 81°58'E	4
	łącznie	120 502 BRT	—	—	154

* Uszkodzony 6 kwietnia, zatonął dwa dni później.
** Uszkodzony 9 kwietnia, zatonął dwa dni później.

Fulmary i *Catalinę*) i zniszczył na ziemi 13 maszyn. Ponadto jeden *Fulmar* uległ katastrofie, a jeden *Swordfish* zatonął z *Hermesem*. Sześć *Hurricane'ów* i trzy *Blenheimy* odniosły uszkodzenia. Japończycy stracili 11 maszyn: pięć 'Zero', cztery 'Vale' i dwa 'Kate', a uszkodzonych zostało 10 'Kate' i pięć 'Vali'.

Rano 10 kwietnia japoński zespół znalazł się na akwenie na zachód od Nikobarów, następnie przeszedł między wyspami tego archipelagu i skierował się ku cieśninie Malakka, wycofując się w ten sposób z Oceanu Indyjskiego. Należące do zespołu Ozawy krążownik lekki *Yura* oraz niszczyciele *Asagiri* i *Yugiri* zawinęły 10 kwietnia do Penangu, a pozostałe okręty zespołu 11 kwietnia powróciły do Singapuru. Zespół wiceadm. Nagumo dotarł również 11 kwietnia do Singapuru, a potem udał się do Japonii. Po drodze *Shokaku* i *Zuikaku* weszły 18 kwietnia do Mako (na Peskadorach, w Cieśninie Tajwańskiej), by zostać przygotowanym do kolejnej japońskiej operacji – uderzenia na Nową Gwineę, ale to już inna historia. Reszta zespołu dotarła 22 kwietnia na kotwicowisko koło wyspy Hashirajima niedaleko Sasebo, kończąc w ten sposób operację „C".

Ofiary spowodowane japońskim rajdem w rejonie Cejlonu 4-9 kwietnia 1942 roku

lotnicy 4-5 kwietnia	34*
ofiary na lotnisku w Kolombo	2
ofiary cywilne w Kolombo	118
lotnicy 7-9 kwietnia	34
ofiary na lotnisku w Trincomalee	8
ofiary cywilne w Trincomalee	85
artylerzyści i żołnierze w Trincomalee	9
ofiary na zatopionych okrętach	844
ofiary na zatopionych statkach	154
ofiary na innych okrętach	12
łącznie	**1300***

* Ponadto sześciu lotników wziętych do niewoli.

Japoński wypad na wody Zatoki Bengalskiej zakończył się połowicznym sukcesem. Zatopiono łącznie 32 alianckie jednostki: lotniskowiec, dwa krążowniki ciężkie, dwa niszczyciele, krążownik pomocniczy i korwetę o łącznym tonażu 34 622 ts i 11 198 BRT, 25 statków o łącznej pojemności 120 502 BRT oraz pływający dok, uszkodzono monitor, okręt-bazę okrętów podwodnych i cztery statki, dokonano zniszczeń w Kolombo i Trincomalee, mniejsze szkody wyrządzono w Vizagapatam i Cocanadzie, zestrzelono 44 i zniszczono na lotniskach 13 brytyjskich samolotów, jeden zatonął z *Hermesem*, a wskutek katastrof Brytyjczycy utracili cztery maszyny – łącznie straty brytyjskie wyniosły więc 62 samoloty utracone i 22 uszkodzone. Zespół wiceadm. Nagumo stracił przy tym tylko 18 samolotów, a 33 zostały uszkodzone[25]. Ponadto japońskie lotnictwo bazujące na lądzie zatopiło eskortowiec *Indus*, uszkodziło dwa statki i zniszczyło na lotnisku dwa samoloty, a okręty podwodne bez strat własnych od 2 do 8 kwietnia u zachodniego wybrzeża Indii i na wodach na południe od Cejlonu zatopiły sześć statków o łącznej pojemności 32 404 BRT (tonaż jednej jednostki jest nieznany) i jeden uszkodziły, zaś 10 kwietnia ogniem artylerii posłały na dno koło Kolombo jeden, a koło Bombaju dwa tubylcze żaglowce[26]. Jednak Japończykom nie udało się unicestwić brytyjskiej Floty Wschodniej, a tym samym zakłócić negocjacje brytyjsko-indyjskie – w końcu japońskie okręty wycofały się, co Brytyjczycy mogli tłumaczyć jako swoje zwycięstwo. Także sparaliżowanie alianckiej żeglugi na północno-wschodnim Oceanie Indyjskim okazało się czasowe. Inna rzecz, że japoński odwrót nie nastąpił pod naciskiem Brytyjczyków. Japońskie lotniskowce udały się wprost do Japonii, gdyż potrzebowały pilnego remontu – okręty te od początku wojny intensywnie wykorzystywano, począwszy od ataku na Pearl Harbor 7 grudnia 1941 roku do opisywanych wyżej zdarzeń, a były one potrzebne do kolejnego japońskiego ataku, którym miał być nalot na Midway. Tam zresztą na początku czerwca 1942 roku bohaterowie wypadu na Ocean Indyjski – *Akagi*, *Hiryu* i *Soryu* oraz „wielki nieobecny" w Zatoce Bengalskiej, czyli *Kaga* – zakończyli swój żywot.

Z kolei Flota Wschodnia już na początku maja powetowała sobie straty opanowując bazę w Diégo-Suarez na północy Madagaskaru, podlegającą współpracującemu z państwami „Osi" francuskiemu rządowi w Vichy (wspomniana operacja „Ironclad"), umacniając w ten sposób swą pozycję na południowo-zachodnim Oceanie Indyjskim, a zespół Force A Floty Wschodniej już w końcu lipca powrócił na krótko na Cejlon – na początku sierpnia brał udział w pozorowanym desancie na zajęte przez Japończyków Andamany (operacja „Stab"), mającym na celu odwrócenie uwagi przeciwnika od przeprowadzonego w tym samym czasie amerykańskiego desantu na Wyspach Salomona (południowo-zachodni Pacyfik, operacja „Watchtower"), po czym udał się do Kilindini. Później Flota Wschodnia bazowała na południowo-zachodnim Oceanie Indyjskim, gotowa odeprzeć kolejny japoński atak na tym akwenie, ale nigdy on nie nastąpił.

Wypad Japończyków do Zatoki Bengalskiej i naloty na bazy w Cejlonie przeszły do historii jako akcje, podczas których po raz pierwszy i zarazem ostatni brytyjskie lotnictwo walczyło z japońskimi maszynami z lotniskowców, a te ostatnie po raz pierwszy były atakowane przez samoloty. Jednocześnie podczas tego wypadu nawodne okręty japońskie po raz pierwszy pojawiły się najdalej na zachód od swych macierzystych wysp. Później dalej dotarły tylko korsarskie krążowniki pomocnicze *Aikoku Maru* i *Hokoku Maru*, działając na przełomie maja i czerwca 1942 roku u brzegów Madagaskaru. Po nich na Oceanie Indyjskim (nie licząc przybrzeżnych wód wokół HIW) operowały pod banderą „kraju wschodzącego słońca" jedynie okręty podwodne.

Straty w samolotach obu stron podczas walk w rejonie Cejlonu 4-9 kwietnia 1942 roku

	Brytyjczycy		Japończycy	
samoloty	utracone	uszkodzone	utracone	uszkodzone*
bombowo-torpedowe	26**	4	12	28
myśliwce	31***	18	6	5
rozpoznawcze	5****	–	–	–
łącznie	62	22	18	33

* Tylko samoloty zespołu wiceadm. Nagumo.
** W tym 11 maszyn utraconych na lotnisku, dwie wskutek katastrofy i jedna na *Hermesie*.
*** W tym jeden na lotnisku i jeden wskutek katastrofy.
**** W tym jeden wskutek katastrofy i jedna maszyna cywilna na lotnisku.

Straty w samolotach obu stron podczas walk w rejonie Cejlonu 4-9 kwietnia 1942 roku według typów

	Brytyjczycy		Japończycy	
samoloty	utracone	uszkodzone	utracone*	uszkodzone*
bombowo-torpedowe	17 *Swordfishów* 5 *Blenheimów* 2 *Vildebeesty* 1 *Albacore* 1 *Seal*	3 *Blenheimy* 1 *Albacore*	10 'Vali' 2 'Kate'	15 'Kate' 13 'Vali'
myśliwce	24 *Hurricane'y* 7 *Fulmarów*	18 *Hurricane'ów*	6 'Zero'	5 'Zero'
rozpoznawcze	3 *Cataliny* 1 *Walrus* 1 *Puss Moth***	—	—	—
łącznie	62	22	18	33

* Tylko samoloty zespołu wiceadm. Nagumo.
** Samolot cywilny.

[25] W publikacjach brak danych o stratach samolotów zespołu wiceadm. Ozawy, ale z opisu działań wynika, że wyniosły one jeden 'Kate' z *Ryujo* zestrzelony i jeden rozpoznawczy 'Dave' z krążownika ciężkiego *Kumano* uszkodzony.

[26] Oprócz wymienionego *Glenshiela* były to parowce: brytyjski *Clan Ross* (5897 BRT, zatopiony 2 kwietnia przez okręt podwodny *I 6*), amerykański *Washingtonian* (6617 BRT, zatopiony 6 kwietnia przez *I 5*), brytyjski *Bahadur* (5424 BRT, zatopiony 7 kwietnia przez *I 6*), brytyjski motorowiec *Fultala* (5051 BRT, zatopiony 7 kwietnia przez *I 3*), niezidentyfikowana jednostka posłana na dno 7 kwietnia przez *I 2*, jeden żaglowiec koło Kolombo – ofiara *I 5* i dwa żaglowce koło Bombaju zatopione przez *I 6*.

ŹRÓDŁA FOTOGRAFII: AUSTRALIAN WAR MEMORIAL, BJÖRN MILDE, JOHN BOWEN, DON CROSS, MIKE GREEN, IMPERIAL WAR MUSEUM, SVERRE JOHANSEN, ARCHIWUM REDAKCJI.

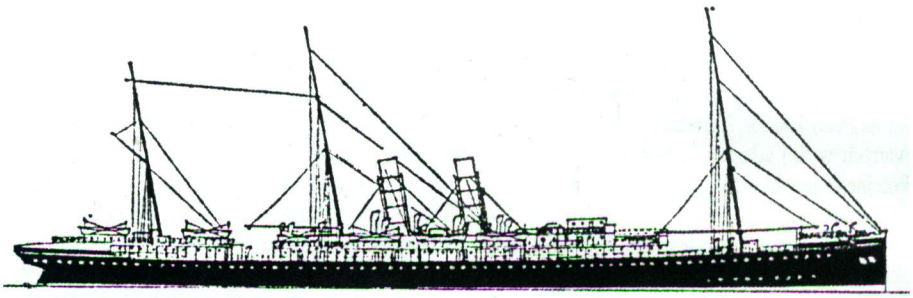
BRYTYJSKIE KRĄŻOWNIKI POMOCNICZE II WOJNY ŚWIATOWEJ

Jacek Jarosz

Krążowniki pomocnicze z założenia miały wypełnić lukę, której ze względu na ograniczenia ilościowe nie mogły zapełnić krążowniki „regularne". Zadanie to przypadło starannie wcześniej wytypowanym jednostkom cywilnym. Najczęściej były to liniowce pasażerskie, które w razie potrzeby mogły być szybko dostosowane do wykonywania nowych zadań. Ich podstawowymi zaletami była odpowiednio duża wyporność, spora prędkość i zasięg oraz możliwość szybkiego montażu artylerii średniego kalibru. Głównymi zadaniami krążowników pomocniczych były – daleka blokada linii komunikacyjnych oraz działania przeciwko nieprzyjacielskim jednostkom, słabszym lub o podobnym potencjale bojowym. W czasie II wojny światowej doszła – stosowana na szeroką skalę – eskorta i osłona konwojów.

OKRES DO KOŃCA XIX WIEKU

Pierwszym w historii okrętem pomocniczym tego rodzaju był amerykański bocznokołowiec pasażerski armatora Vanderbilt European Line – *Vanderbilt* (1855/3360 BRT), który służył w czasie wojny secesyjnej (1861-1865). Zainteresowanie podobnymi jednostkami wyraziła niebawem również ówcześnie największa marynarka wojenna świata, czyli Royal Navy. Pierwsze krążowniki pomocnicze we flocie brytyjskiej pojawiły się w roku 1885, podczas politycznego konfliktu z carską Rosją o wpływy w Afganistanie (Russian War Scare).



Lusitania – należący do Orient Line liniowiec w 1885 r. został wytypowany do przebudowy na krążownik pomocniczy, do której jednak ostatecznie nie doszło.

Brytyjska Admiralicja wytypowała do czarteru i przebudowy na krążowniki pomocnicze 16 statków pasażerskich, które były odpowiednio szybkie i miały dobre warunki do montażu armat. Jednostki te zaklasyfikowano jako Armed Merchant Cruisers (AMC) i to określenie aktualne było zarówno w I, jak i w II wojnie światowej. Po dwa liniowce mieli przekazać armatorzy – Cunard Line (*Oregon* /od 1884: ex Guion Line/ 1883/7374 BRT i *Umbria* /1884/7718 BRT), Guion Line (*Alaska* /1881/6932 BRT i *Arizona* / 1879/5147 BRT), Peninsular & Oriental Line (*Massilia* /II/1884/4908 BRT i *Rosetta* /1880/ 3502 BRT) oraz Union Line (*Mexican* /1883/ 4668 BRT i *Moor* /1881/3688 BRT), natomiast po jednym – British India Line (*India* /II/1881/ 4065 BRT), Castle Line (*Pembroke Castle* /II/ 1883/3936 BRT), Glen Line (*Glenogle* /I/1882/ 3749 BRT), La Veloce Line (*Nord America* /od 1883: ex *Stirling Castle* Skinner Line/1882/4826 BRT), National Line (*America* /I/1884/5528 BRT), Orient Line (*Lusitania* /od 1877: ex Pacific Steam Navigation Company/1871/3877 BRT), Pacific Steam Navigation Company (*Britannia* /1873/ 4129 BRT) oraz White Star Line (*Coptic* /1881/ 4367 BRT). Ostatecznie jednak do służby – na krótko – weszły tylko dwie z powyższych jednostek – *Moor* i *Oregon*[1].

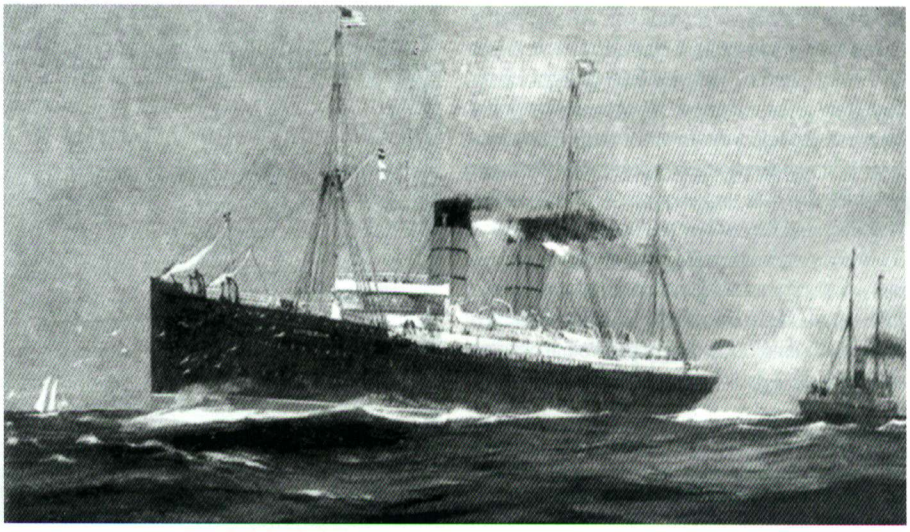
[1] Według części danych w 1885 r. w służbie znajdowały się – *Lusitania*, *Massilia* /II/ i *Rosetta*.

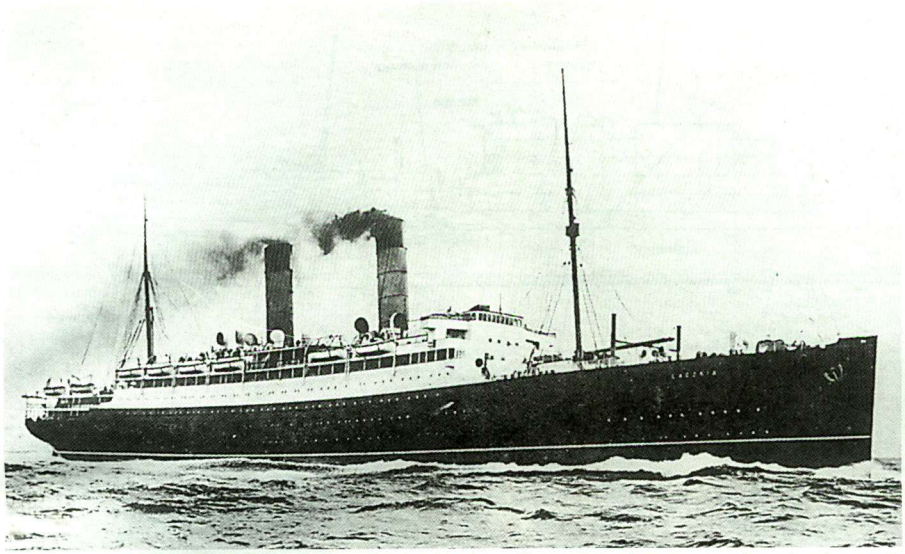
I WOJNA ŚWIATOWA

Ponieważ brytyjska marynarka wojenna generalnie zaakceptowała ideę wprowadzania do służby w czasie działań wojennych jednostek cywilnych jako krążowników pomocniczych, toteż do przedsięwzięcia tego przygotowywano się odpowiednio wcześniej. Rząd Wielkiej Brytanii dofinansowywał przy pomocy subsydiów budowę odpowiedniej pod względem warunków technicznych części jednostek cywilnych oraz później zapewniał ich armatorom zyskowne kontrakty (np. pocztowe). W zamian za to przedsiębiorstwa żeglugowe zobowiązane były do wprowadzania w planach konstrukcyjnych nowo budowanych statków modyfikacji, polegających na przygotowaniu stanowisk do montażu armat (np. zapewnienie odpowiednich fundamentów i dróg dostawy amunicji) oraz innych niezbędnych do pełnienia funkcji pomocniczego okrętu wojennego urządzeń. Armatorzy zobowiązani byli również do natychmiastowego oddania swoich jednostek do dyspozycji Royal Navy w razie potrzeby. Do pełnienia funkcji krążowników pomocniczych w lwiej części wyznaczano już istniejące lub nowo budowane liniowce pasażerskie, jednak niekiedy wybierano także frachtowce.

Były to przeważnie parowce o pojemności w granicach od około 10 000 do 15 000 BRT, jednak zdarzały się statki całkiem małe, nawet o pojemności około 2000 BRT. Krążowniki pomocnicze były najsilniej uzbrojonymi poddanymi konwersji jednostkami cywilnymi, przy czym montowano na nich głównie armaty kal. 152 mm (6-calowe). Ich głównym zadaniem w czasie I wojny światowej było uczestniczenie w skierowanej przeciwko Niemcom blokadzie przejść na Atlantyk na linii Wielka Brytania-Islandia-Gren-

Statek pasażerski Cunard Line *Umbria* również był brany pod uwagę jako potencjalny Armed Merchant Cruiser.



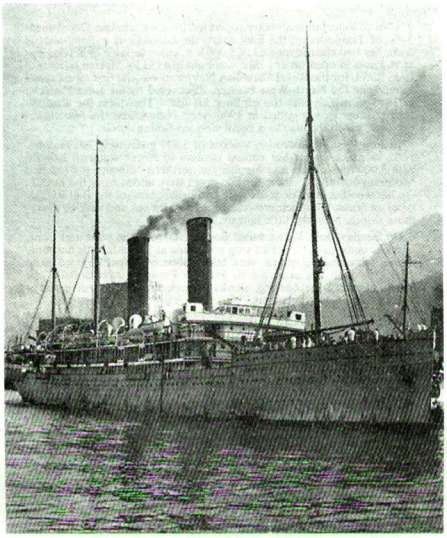


Służąca w czasie I wojny światowej jako krążownik pomocniczy cunardowska *Laconia* /I/ już po powrocie do swojego armatora została zatopiona przez U-boota. Nazwa statku okazała się pechowa, gdyż także służąca jako AMC w czasie II wojny światowej *Laconia* /II/ – ale już jako transportowiec wojska – również stała się ofiarą niemieckiego okrętu podwodnego.

landia[2]. Jednostki te tworzyły 10. Eskadrę Krążowników, tzw. Cruiser Force B, której okrętem flagowym był były transatlantyk Allan Line – *Alsatian*. Oprócz listy poniżej przedstawionych 62 zarekwirowanych przez Admiralicję i po przebudowie wprowadzonych do służby jednostek, planowano użycie w charakterze krążowników pomocniczych także wielkich liniowców pasażerskich Cunard Line – *Lusitania* (1907/31 550 BRT), *Mauretania* /I/ (1907/31 938 BRT) i *Aquitania* (1914/45 647 BRT) oraz White Star Line – *Olympic* (1911/45 324 BRT), jednak ostatecznie uznano, że statki te są stanowczo zbyt duże i z zamierzonego projektu zrezygnowano[3].

W sumie do dyspozycji Admiralicji swoje statki oddało 18 armatorów brytyjskich oraz jeden nowozelandzki. Peninsular & Oriental Line przekazał Royal Navy dziewięć jednostek. Były to liniowce *Berrima* (1913/11 337 BRT), *Himalaya* /II/ (1892/6898 BRT), *India* /II/ (1896/7911 BRT), *Macedonia* (1904/10 512 BRT), *Mantua* (1909/10 885 BRT), *Marmora* (1903/10 509 BRT), *Moldavia* /I/ (1903/9505 BRT), *Morea* (1908/10 890 BRT) i *Osiris* (1898/1738 BRT). Osiem statków dostarczył Royal Mail Lines, przy czym do tej grupy należały: *Alcantara* /I/ (1914/15 831 BRT), *Almanzora* (1915/16 034 BRT), *Andes* /II/ (1913/15 620 BRT), *Arlanza* /I/ (1912/15 044 BRT), *Avon* /III/ (1907/11 073 BRT – jako krążownik pomocniczy pływał pod nazwą *Avoca*), *Caribbean* (1890/5465 BRT), *Ebro* /III/ (1914/8849 BRT) i *Orotava* (1889/5857 BRT). Po pięć jednostek do służby wojennej oddali armatorzy – Elders & Fyfes Line, Orient Line i White Star Line.

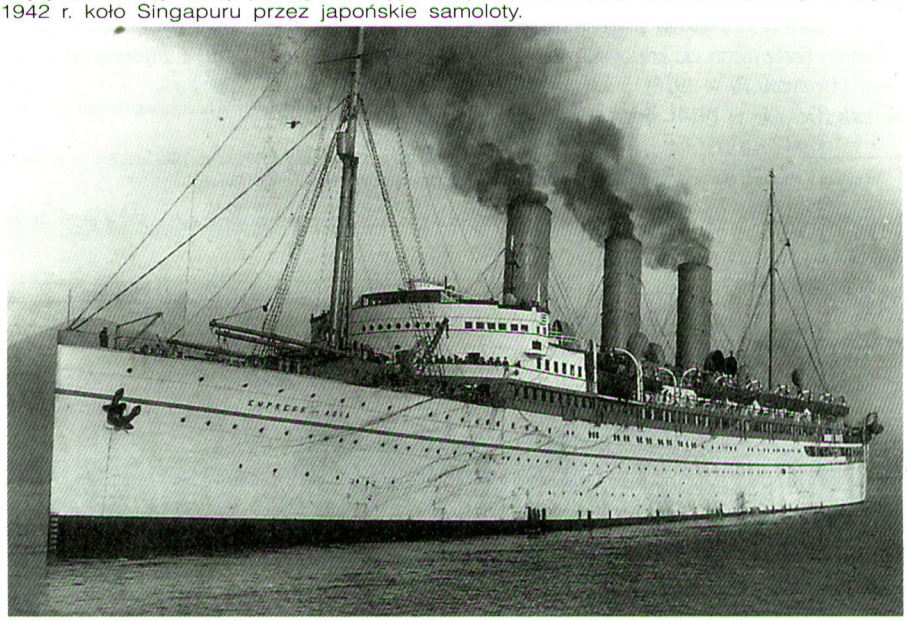
Pierwszy z nich przekazał statki *Bayano* /I/ (1913/5948 BRT), *Changuinola* /I/ (1912/5978 BRT), *Montagua* /I/ (1912/5977 BRT), *Patia* /I/ (1913/6103 BRT) i *Patuca* /I/ (1913/6103 BRT), drugi – *Ophir* (1891/6814 BRT), *Orama* /I/ (1911/12 927 BRT), *Orvieto* (1909/12 133 BRT), *Otranto* /I/ (1909/12 124 BRT) i *Otway* (1909/12 077 BRT), trzeci zaś – *Cedric* (1903/21 035 BRT), *Celtic* (1901/20 904 BRT), *Laurentic* /I/(1909/14 892 BRT), *Oceanic* (1899/17 272 BRT) i *Teutonic* (1889/9384 BRT). Po cztery liniowce dostarczyli flocie armatorzy Allan Line, Canadian Pacific Line oraz Union-Castle Line. Pierwszy z nich przekazał następujące jednostki – *Alsatian* (1914/18 485 BRT), *Calgarian* (1914/17 521 BRT), *Victorian* (1905/10 635 BRT) i *Virginian* (1905/10 754 BRT), drugi – *Empress of Asia* (1913/16 909 BRT), *Empress of Britain* /I/ (1906/14 189 BRT), *Empress of Japan* /I/ (1891/5940 BRT) i *Empress of Russia* (1913/16 810 BRT), natomiast trzeci – *Armadale Castle* /II/ (1903/12 973 BRT), *Edinburgh Castle* /II/ (1910/13 326 BRT), *Kildonan Castle* (1899/9652 BRT) i *Kinfauns Castle* /II/ (1899/9664 BRT).



Należący do Union-Castle Line *Kildonan Castle* był jednym z czterech liniowców przekazanych w czasie I wojny światowej przez tego armatora do dyspozycji Royal Navy.

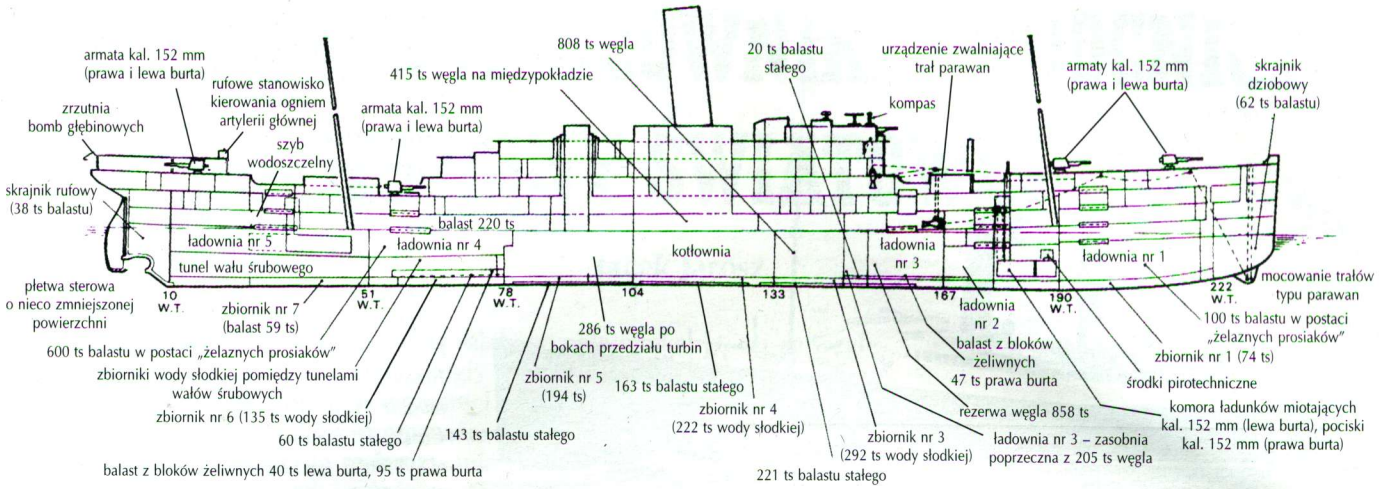
Przedsiębiorstwa żeglugowe Booth Line, Cunard Line i Pacific Steam Navigation Company dostarczyły Royal Navy po trzy jednostki. Pierwszy z tych armatorów przekazał statki *Ambrose* /II/ (1903/4588 BRT), *Hilary* /II/ (1908/6329 BRT) i *Hildebrand* /II/ (1911/6995 BRT), drugi – *Carmania* /I/ (1905/19 524 BRT), *Caronia* /I/ (1905/19 687 BRT) i *Laconia* /I/ (1912/18 099 BRT), trzeci zaś – *Orbita* (1915/15 678 BRT), *Orcoma* (1908/11 533 BRT) oraz *Oropesa* /I/ (1894/5303 BRT). Dwa liniowce – *Calypso* /II/ (1904/2876 BRT – jako krążownik pomocniczy pod nazwą *Calyx*) i *Eskimo* (1910/3326 BRT) dostarczył Wilson Line. Po jednym statku przekazali armatorzy – Anchor Line, Bibby Line, Clan Line, Ellerman Line, Furness Line, Viking Cruising Company oraz nowozelandzki Union Steamship Company. Były to odpowiednio następujące jednostki – *Columbia* /II/ (1902/8424 BRT – służył w Royal Navy jako *Columbella*), *Gloucestershire* /I/ (1910/8100 BRT), *Clan McNaughton* (1911/4985 BRT), *City of London* /III/ (1907/8815 BRT), *Digby* (1913/3960 BRT), *The Viking* (od 1912: ex *Atrato* /II/Royal Mail Lines/1888/5347 BRT – służył pod nazwą *Viknor*) i *Aotearoa* (1916/14 744 BRT – jako krążownik pomocniczy pod nazwą *Avenger*).

Express of Asia – należący do Canadian Pacific Line statek pasażerski w czasie I wojny światowej służył jako krążownik pomocniczy, jednak zginął dopiero podczas II wojny światowej, kiedy pełniąc funkcję transportowca został zbombardowany w lutym 1942 r. koło Singapuru przez japońskie samoloty.

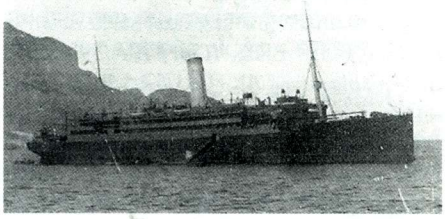


[2] Zwanej po latach przez strategów paktu NATO linią GIUK (Greenland-Iceland-United Kingdom).

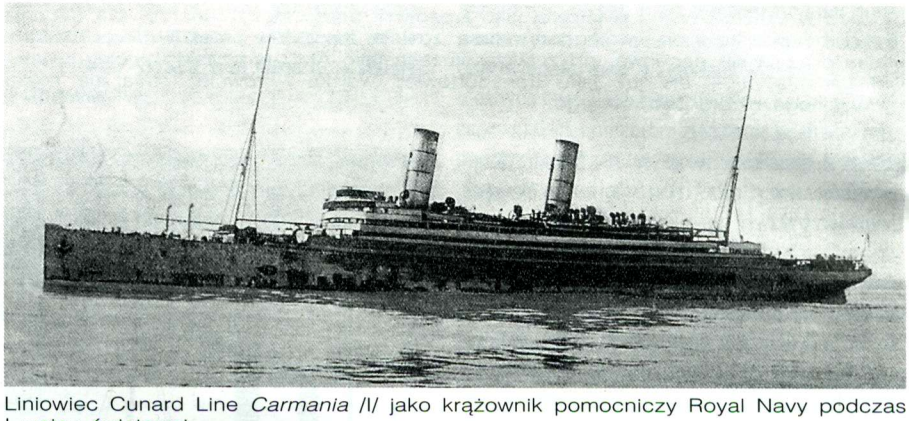
[3] *Aquitania* służyła w charakterze krążownika pomocniczego jedynie przez dwa tygodnie.



Uzbrojony w osiem armat kal. 152 mm krążownik pomocniczy *Virginian*. z okresu I wojny światowej. Węgiel służył również jako ochrona boków maszynowni.



Będący własnością White Star Line *Laurentic* /I/ jako krążownik pomocniczy w czasie I wojny światowej. Podobnie jak w przypadku *Laconii*, jego nazwa okazała się również pechowa. Okręt zatonął na minie, natomiast jego imiennik z II wojny światowej został storpedowany przez U-boota.



Liniowiec Cunard Line *Carmania* /I/ jako krążownik pomocniczy Royal Navy podczas I wojny światowej.

Z wyżej wymienionych 62 jednostek 12 zostało podczas wojny zatopionych przez niemieckie okręty podwodne. W roku 1915 zginęły dwie (*Bayano* /II/ zatopiony przez *U 27* i *India* /II/ – przez *U 22*), w 1916 – jeden (*Calyx* – przez *U 53*, już po powrocie do służby cywilnej w 1915 r.), w 1917 – pięć (*Avenger* – przez *U 69, Hilary* /II/ – przez *U 88, Laconia* /I/ już po powrocie do służby cywilnej w 1916 – przez *U 50, Orama* /I/ – przez *U 62* i *Otway* – przez *UC 49*), a w 1918 – cztery (*Calgarian* – przez *U 19, Marmora* – przez *UB 64, Moldavia* /I/ – przez *UB 57* i *Patia* /I/ – przez *UC 49*). Dwa krążowniki pomocnicze zatonęły na minach (*Clan McNaughton* w 1915 i *Laurentic* /I/ w 1917), dwa zaś w sztormach (w 1915 – *Caribbean* i *Viknor*[4]). Jeden okręt został zatopiony przez niemiecki krążownik pomocniczy *Greif* (*Alcantara* /I/ w 1916), jeden rozbił się na skałach (*Oceanic* w 1914), jeden zatonął po kolizji z transportowcem wojska *Kashmir*[5] (*Otranto* / I/ w 1918) oraz jeden został zdobyty przez niemiecki krążownik pomocniczy *Vineta*[6] (*Eskimo* w 1916).

PRZEJĘCIE STATKÓW PASAŻERSKICH W ROKU 1939

Rozpoczęcie przejmowania przez Admiralicję przeznaczonych do przebudowy na krążowniki pomocnicze statków pasażerskich od ich armatorów nastąpiło już na kilka dni przed wybuchem II wojny światowej – w końcu sierpnia 1939 roku. Liniowce te rekwirowano głównie w portach brytyjskich, jednak część została przejęta w Indiach, Południowej Afryce, Australii i Kanadzie. 25 sierpnia 1939 roku zarekwirowano cztery jednostki (*Alaunia* /II/, *California* /IV/, *Cathay* /II/ i *Jervis Bay*), 26 – pięć (*Arawa* /III/, *Laurentic* /II/, *Moreton Bay, Rawalpindi* i *Shropshire* /III/ – późniejszy *Salopian*, by nie mylić go z krążownikiem ciężkim o takiej samej nazwie), 27 – trzy (*Hector* /I/, australijska *Kanimbla* i *Ranchi*), 28 – jedna (*Asturias* /II/), 29 – dwie (*Cheshire* /II/ i *Montclare*) oraz 30 – sześć (*Aurania* /III/, *Caledonia* /III/ – późniejszy *Scotstoun, Chitral* /I/, *Cilicia, Dunottar Castle* /II/ i *Queen of Bermuda*). W końcu sierpnia przejęta została również *Carinthia* /II/. Kolejna grupa liniowców opuściła służbę cywilną już po wybuchu wojny – we wrześniu[7].

2 tego miesiąca Admiralicja przejęła jeden statek (*Ausonia* /II/), 4 – dwa (*Montrose* /II/ – późniejszy *Forfar* i *Rajputana*), 5 – cztery (*Andania* /II/, *Ascania* /II/, *Comorin* i *Laconia* /II/), 6 – dwa (*Mooltan* /III/ i *Ranpura*), 7 – jeden (*Dunvegan Castle* /II/), 9 – dwa (*Carnarvon Castle* /II/

[4] Ten ostatni – według części danych – mógł zatonąć na minie.

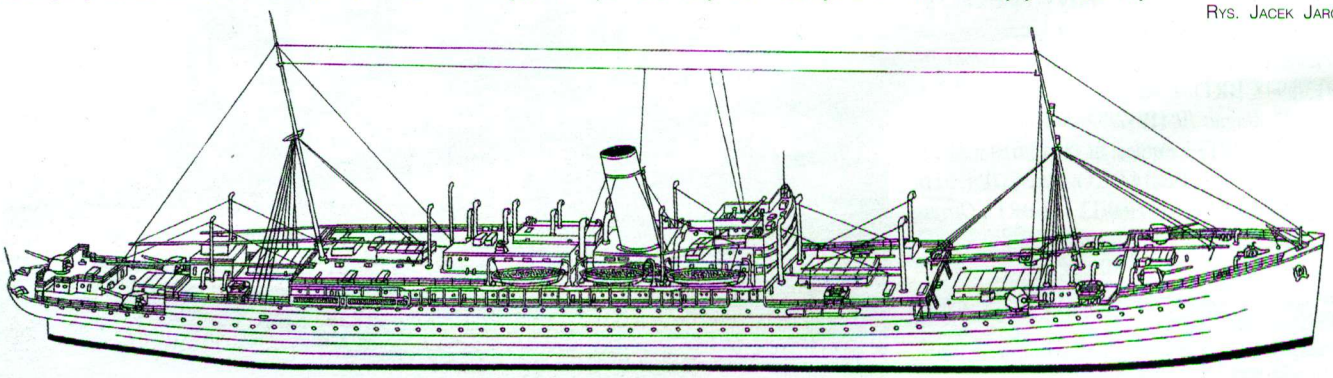
[5] Od 1916: ex-liniowiec pasażerski Peninsular & Oriental Line (1914/ 8985 BRT).

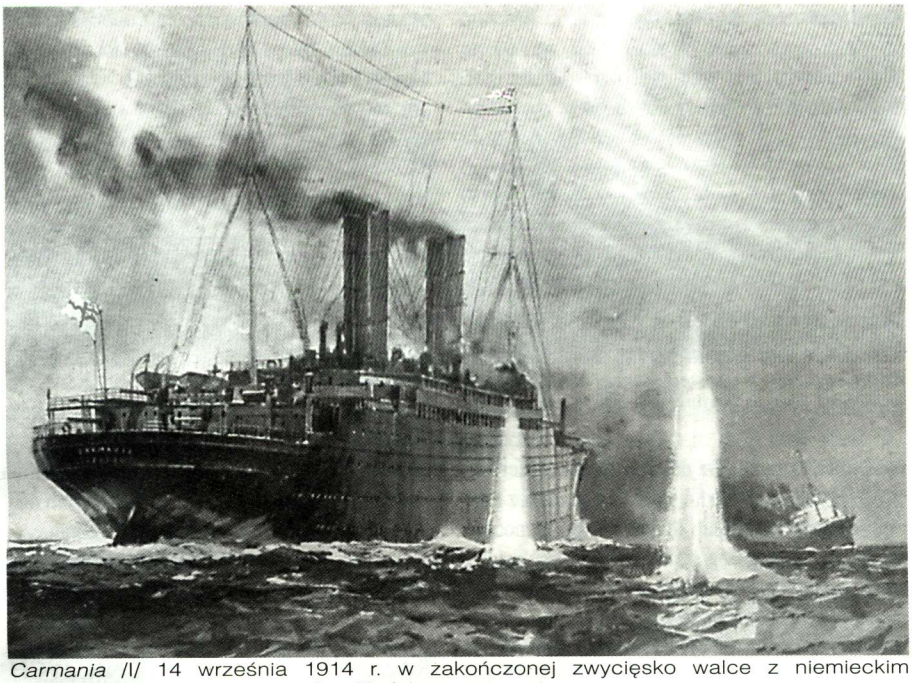
[6] – Był to *Möwe*, który w 1916 r. na kilka miesięcy ze względów taktycznych zmienił nazwę na *Vineta*.

[7] Sama Wielka Brytania – tak jak Francja – przystąpiła do wojny 3 września 1939 r.

Uzbrojony także w osiem armat kal. 152 mm krążownik pomocniczy *Jervis Bay*. z okresu II wojny światowej.

Rys. Jacek Jarosz





Carmania /I/ 14 września 1914 r. w zakończonej zwycięsko walce z niemieckim krążownikiem pomocniczym *Cap Trafalgar*.

i *Letitia* /II/), 10, 11 oraz 12 – po jednym (*Transylvania* /II/, *Maloja* /II/ i *Patroclus* /I/), 13 – dwa (*Antenor* i *Esperance Bay* /II/), 14 – jeden (*Corfu*), 17 – dwa (*Carthage* /II/ i *Worcestershire* /II/), a 22 oraz 25 – po jednym (australijski *Bulolo* i *Alcantara* /II/). Kolejne jednostki zarekwirowano w październiku. 2 tego miesiąca przejęty został jeden liniowiec (*Pretoria Castle* /I/), 14 – trzy (*Circassia* /III/, *Derbyshire* /II/ i australijska *Manoora*), natomiast 17, 19, 23 oraz 27 – po jednym (*Montcalm* /II/ – późniejszy *Wolfe*, *Canton* /III/, nowozelandzki *Monowai* /II/ i *Voltaire* /II/). 2 listopada zarekwirowana została australijska *Westralia*. Na początku 1940 roku służbę cywilną opuściły trzy jednostki kanadyjskie – *Prince David, Prince Henry* i *Prince Robert*[8].

W sumie najwięcej liniowców, bo 12, przekazał Peninsular & Oriental Line, a następni w kolejności pod względem liczby oddanych do służby w charakterze krążowników pomocniczych jednostek byli armatorzy: Cunard-White Star Line – osiem, Anchor Line – pięć, Bibby Line i Union-Castle Line – po cztery, Aberdeen & Commonwealth Line, Blue Funnel Line, Canadian Pacific Line, australijski Burns,Philp & Company i kanadyjski Canadian National Steamship Company – po trzy, Royal Mail Line – dwa oraz po jednej – Donaldson Atlantic Line, Furness, Withy & Company, Lamport & Holt Line, australijskie – Adelaide Steamship Company, Huddart, Parker Limited, McIlwraith, McEachern & Company i nowozelandzki Union Steamship Company. Do planowanego początkowo przejęcia liniowca New Zealand Steamship Company – *Rimutaka* (1923/16 575 BRT) ostatecznie nie doszło.

Admiralicja myślała również o przebudowie na krążownik pomocniczy polskiego statku pasażerskiego *Piłsudski* (1935/14 294 BRT), który jednak stał się transportowcem wojska. Kariera wojenna tego transatlantyka Gdynia-America Line była bardzo krótka, gdyż zatonął na niemieckich minach już 26 listopada 1939 roku.

[8] Jednostki kanadyjskie nie zostały wydzierżawione, lecz zakupione przez Admiralicję.

GŁÓWNE ZADANIA KRĄŻOWNIKÓW POMOCNICZYCH

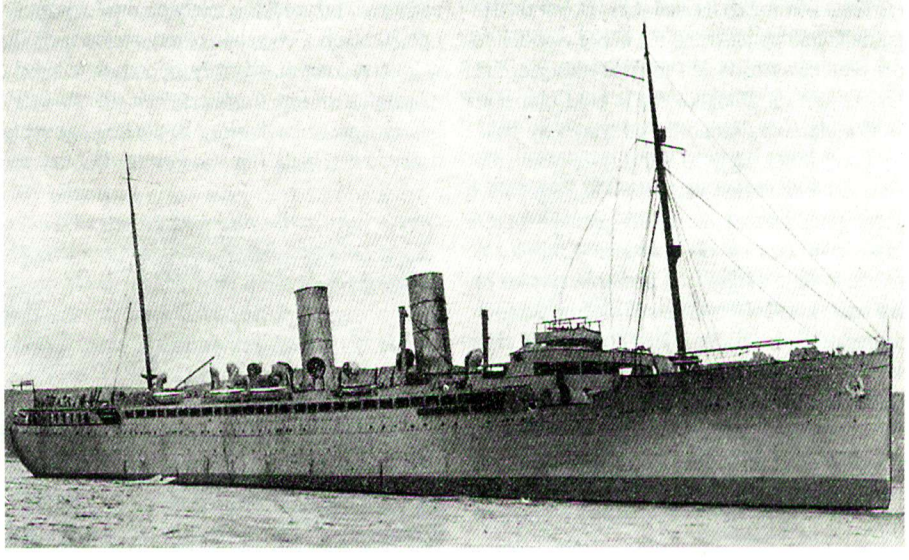
Generalnie podstawowe zadania brytyjskich krążowników pomocniczych w II wojnie światowej były bardzo podobne do zadań ich odpowiedników z I wojny światowej. Ze względu na swoje walory związane z dzielnością morską oraz na wielkość, jednostki te bardzo dobrze sprawowały się w długotrwałej służby patrolowej i eskortowej na Atlantyku, także w niesprzyjających warunkach pogodowych. Doskonale nadawały się do zatrzymywania statków podejrzanych o łamanie blokady morskiej i kontroli jednostek podejrzanych o przewożenie kontrabandy. Ich uzbrojenie było odpowiednio silne do poradzenia sobie z każdym, nawet nieźle uzbrojonym frachtowcem, a prędkość wystarczająca do jego dogonienia. Najważniejszymi dla Royal Navy miejscami patrolowania na Północnym Atlantyku były – akwen pomiędzy Grenlandią i Islandią (tzw. Droga Duńska) oraz obszar między Islandią a północną częścią Wysp Brytyjskich, szczególnie w rejonie Orkadów i Szetlandów. Głównym zadaniem zorganizowanych w tzw. Patrol Północny (Northern Patrol) jednostek floty brytyjskiej na tych wodach było niedopuszczenie do przedarcia się dużych okrętów Kriegsmarine na Atlantyk. W styczniu 1940 roku Drogę Duńską patrolował z reguły jeden „regularny" krążownik i jeden krążownik pomocniczy, w rejonie na południe od Islandii operowało od dziewięciu do dziesięciu krążowników pomocniczych, natomiast rejon Orkadów i Szetlandów pilnowały dwie jednostki tej klasy.

Jak pilne było szybkie włączenie krążowników pomocniczych do akcji świadczy fakt, że część z nich (*Asturias* /II/, *Aurania* /III/, *California* /IV/, *Chitral* /I/ i *Salopian*) wyruszyła na pierwsze patrole nie całkiem gotowa do wypełniania swoich obowiązków. *Chitral* /I/ nie zdążył przejść nawet ćwiczeń artyleryjskich i musiano trenować strzelając do gór lodowych już w trakcie patrolu. Część okrętów trapiły również kłopoty związane z niezbyt wysoką sprawnością ich starych armat. Po opuszczeniu Patrolu Północnego przez ostatnie krążowniki lekkie typu «D», od lutego 1940 roku jedynymi strażnikami w tym rejonie były krążowniki pomocnicze. Oczywiście nie było ich zadaniem walczenie z ciężkimi jednostkami floty niemieckiej, lecz odpowiednio szybkie rozpoznanie zagrożenia i powiadomienie sił głównych Royal Navy. W tej sytuacji krążowniki pomocnicze były bardzo cenne jako okręty zastępujące krążowniki lekkie i ciężkie floty brytyjskiej, których z reguły było za mało i które przeważnie były niezbędne do wykonywania innych zadań. Oprócz służby patrolowej krążowniki pomocnicze pełniły także funkcje „eskortowców" konwojów, zwłaszcza w początkowej fazie wojny. Nieraz wchodziły również w skład zespołów „regularnych" okrętów wojennych poszukujących działających na alianckich morskich liniach komunikacyjnych nieprzyjacielskich rajderów.

LINIOWCE PASAŻERSKIE JAKO KRĄŻOWNIKI POMOCNICZE

W sumie w roku 1939 służbę w Royal Navy rozpoczęło 41 krążowników pomocniczych, z cze-

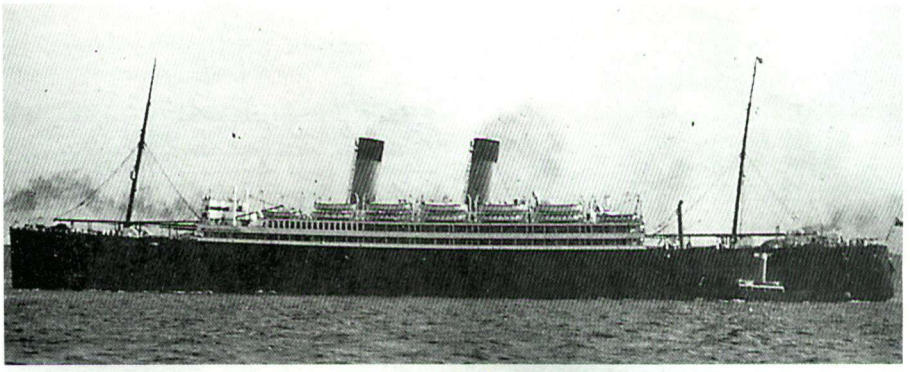
Statek pasażerski nowozelandzkiego armatora Union Steamship Company *Aotearoa* w czasie I wojny światowej służył jako krążownik pomocniczy Royal Navy pod nazwą *Avenger*.



go wszystkie miały pojemność powyżej 10 000 BRT. Do grupy tak dużych jednostek zaliczały się również dwa wcielone w tym samym roku krążowniki pomocnicze Royal Australian Navy oraz okręty wprowadzone do służby w 1940 – siedem jednostek Royal Navy i jedna w New Zealand Division of the Royal Navy[9]. W tym też roku wcielono kilka mniejszych okrętów – do Royal Navy jeden australijski (*Bulolo*), jeden do Royal Australian Navy oraz trzy do Royal Canadian Navy. Spośród 56 przejętych liniowców państw Brytyjskiej Wspólnoty Narodów większość była parowcami z kotłami opalanymi paliwem płynnym, jedynie na dwóch z nich paliwem był węgiel (*Laurentic* /II/ i *Patroclus* /I/). 14 statków napędzanych było silnikami spalinowymi (wysokoprężnymi). Odpowiednio duże zapasy paliwa poszczególnych jednostek pozwalały im na osiąganie w niektórych przypadkach zasięgu większego nawet od zasięgu klasycznych krążowników.

Dla porównania – krążowniki lekkie typu «C» miały zasięg około 5500 Mm, typu «D» – 6000 Mm, typu *Dido* – 7000 Mm, typu *Arethusa* – 8000 Mm, typu *Leander* – 10 000 Mm, typu 'Town' – 12 000 Mm, natomiast krążowniki ciężkie typu «County» – 12 500 Mm. Dla krążowników pomocniczych wielkości te przedstawiały się przykładowo w następujący sposób – turbinowy *Canton* /III/ miał zasięg około 6000 Mm, motorowy *Cheshire* /II/ – 7000 Mm, turboelektryczny *Queen of Bermuda* – 7500 Mm, zaś motorowe *Asturias* /II/ – 12 300 Mm, *Alcantara* /II/ – 12 700 Mm i *Cilicia* – aż 14 600 Mm. Dla zabezpieczenia lepszej pływalności kadłubów i ich odporności na ostrzał artyleryjski, trafienia torpedami lub bombami lotniczymi, ładownie jednostek i inne możliwe do zagospodarowania przestrzenie między pokładami często wypełniano pustymi beczkami w liczbie nawet do 30 tys. sztuk. Beczki te miały pojemność od 68 do 227 dm^3 (litrów, 15-50 galonów). Pomysł ten doskonale sprawdził się w praktyce bojowej.

Dla poprawienia stateczności okrętów obciążonych instalacją wyniesionego wysoko i mającego masę wielu ton uzbrojenia, dalmierzy, reflektorów, radarów itp. starano się w maksymalny sposób „odchudzić" ich górne partie. Między innymi zdejmowano zbędne kominy (te, które były atrapami), maszty i inne niepotrzebne podczas wojny elementy konstrukcji nadbudówek. Do niezbędnego minimum ograniczano też liczbę ciężkich łodzi ratunkowych, w ich miejsce stosując dużo lżejsze tratwy. Dodatkowo, w celu obniżenia środka ciężkości, jednostki otrzymywały balast w sporej ilości. Były to głównie żeliwne „prosiaki", bloki skalne oraz wielkie kamienie o przeciętnej łącznej masie dla jednego okrętu około 2000 ts. I tak dla przykładu – *Antenor* po przebudowie na krążownik pomocniczy jako balast miał około 2600 ts kamieni i bloków skalnych, natomiast dla zwiększenia jego pływalności użyto 1150 m^3 beczek drewnianych oraz 720 m^3 stalowych. Wolne przestrzenie w kadłubie *Cheshire'a* /II/ obok stalowych beczek wypełniały również charakteryzujące się dobrą pływalnością wiązki bambusa. Skrajnym przykładem skuteczności zastosowanych rozwiązań odnośnie zwiększania pływalności brytyjskich krążowników pomocniczych może być przypadek HMS *Patroclus* /I/, który poszedł na dno dopiero po trafieniu siódmą torpedą U-boota!

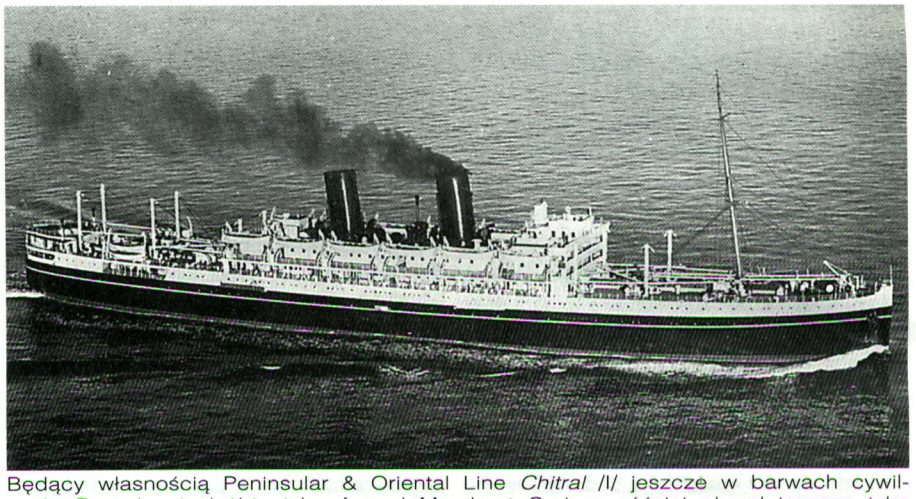


Laurentic /II/ – należący do Cunard-White Star Line. Liniowiec ten, tak jak jego wcześniejszy imiennik stał się ofiarą wojny.

Magazyny amunicji okrętów w miarę możliwości zabezpieczano stalowymi płytami o grubości od 25 do 38 mm, co jednak generalnie pozwalało tylko na ochronę przed odłamkami bomb lub pocisków. Reflektory przeważnie ustawiano na skrzydłach pomostów oraz w tylnej części pokładów łodziowych jednostek. Jako uzbrojenie przeciwko okrętom podwodnym krążowniki pomocnicze przeciętnie otrzymywały po jednej wyrzutni bomb głębinowych z zapasem 15 sztuk, jednak w niektórych przypadkach miały po dwie wyrzutnie i po 30 bomb. Generalnie okręty malowane były w kolorze szarym, zdarzały się jednak jednostki z kamuflażem (np. *Corfu* czy *Worcestershire* /II/) lub też nawet z kadłubem i kominem czarnym, a nadbudówką białą (np. *California* /IV/ czy też *Laurentic* /II/). Obsada oficerska krążowników pomocniczych składała się z emerytowanych oficerów Royal Navy oraz z oficerów ochotniczej rezerwy marynarki wojennej (Royal Navy Volunteer Reserve).

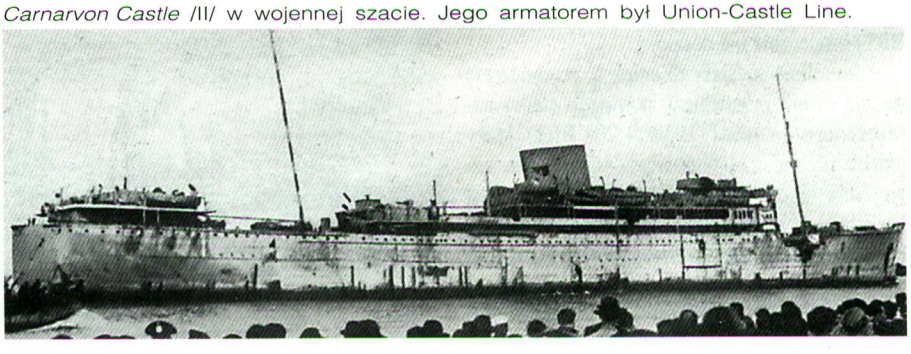
LOSY BRYTYJSKICH KRĄŻOWNIKÓW POMOCNICZYCH

Żaden z 48 brytyjskich krążowników pomocniczych nie pełnił swojej funkcji do końca działań wojennych. 27 jednostek tej klasy w latach 1941-1944 zostało przebudowanych na transportowce wojska, z czego później trzy pełniły funkcje transportowców desantowych, jedna stała się okrętem-bazą okrętów podwodnych, jedna zaś – statkiem szpitalnym. W latach 1942-1945 cztery krążowniki pomocnicze przekształcono na okręty warsztatowe, jeden – na lotniskowiec eskortowy i jeden – na okręt-bazę okrętów podwodnych. Służący w Royal Navy australijski *Bulolo* w roku 1942 przebudowano na okręt sztabowy desantu. Pozostałe jednostki australijskie *w* latach 1942-



Będący własnością Peninsular & Oriental Line *Chitral* /I/ jeszcze w barwach cywilnych. Po udanej służbie jako Armed Merchant Cruiser później pływał jeszcze jako transportowiec wojska.

Carnarvon Castle /II/ w wojennej szacie. Jego armatorem był Union-Castle Line.



[9] New Zealand Division of the Royal Navy, dopiero od 1 października 1941 r. Royal New Zealand Navy.

1943 przebudowano na transportowce desantowe, z których później jeden został transportowcem wojska. Dwa okręty kanadyjskie w roku 1943 przekształcono w transportowce desantowe, z czego jeden po pewnym czasie przebudowano na transportowiec wojska. Trzecia kanadyjska jednostka, również w 1943 roku, stała się pomocniczym krążownikiem przeciwlotniczym. Jedyny nowozelandzki krążownik pomocniczy w roku 1943 został transportowcem wojska, a później – transportowcem desantowym.

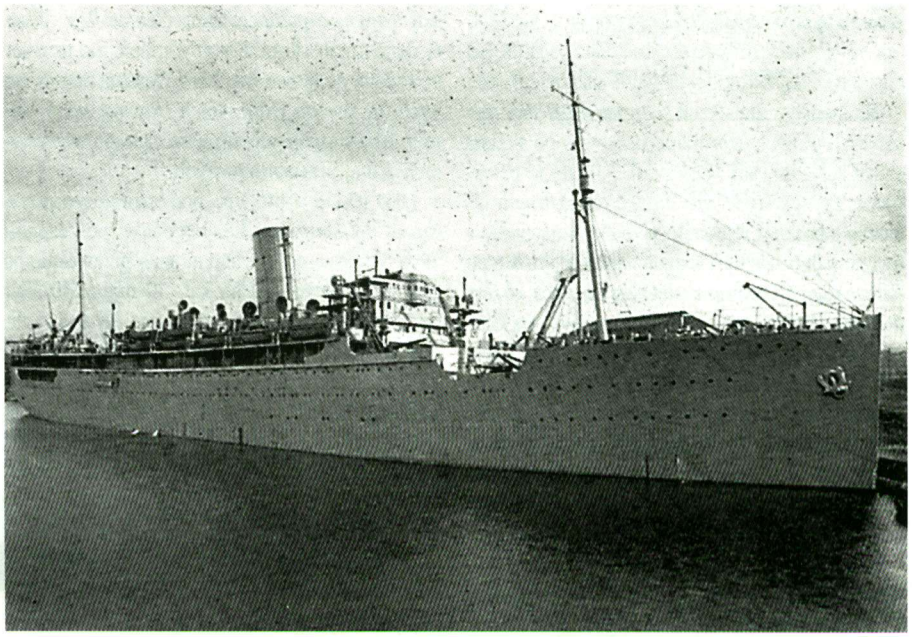
Podczas działań wojennych Royal Navy utraciła w sumie 14 krążowników pomocniczych znajdujących się w służbie, zaś cztery kolejne – w trakcie przebudowy lub już po przebudowie na transportowce wojska. Główną przyczyną tych strat były okręty podwodne, które posłały na dno aż 10 jednostek. W roku 1940 zginęło osiem okrętów (*Andania* /II/ została zatopiona przez *UA*, *Carinthia* /II/ i *Dunvegan Castle* /II/ – przez *U 46*, *Forfar*, *Laurentic* /II/ i *Patroclus* /I/ – przez *U 99*, *Scotstoun* – przez *U 25* oraz *Transylvania* /II/ – przez *U 56*), a w 1941 – dwa (*Rajputana* zatopiona przez *U 108* oraz *Salopian* – przez *U 98*). Ponadto w latach 1940-1943 cztery krążowniki pomocnicze zostały uszkodzone przez nieprzyjacielskie okręty podwodne, w tym jeden dwukrotnie (*Asturias* /II/ przez włoski *Ammiraglio Cagni*, *Aurania* /III/ przez *U 123*, *Cheshire* /II/ przez *U 137* i *U 214* oraz *Worcestershire* /II/ przez *U 74*). Później, już jako transportowiec wojska przez *U 156* została zatopiona w 1942 roku słynna *Laconia* /II/.

Dwa krążowniki pomocnicze posłały na dno w latach 1939-1940 ciężkie okręty nawodne Kriegsmarine – *Rawalpindi* zatopił pancernik *Scharnhorst*, a *Jervis Bay* – „pancernik kieszonkowy" *Admiral Scheer*. Jeden okręt (*Voltaire* /II/) został zatopiony w roku 1941 przez niemiecki krążownik pomocniczy *Thor*. Dowodzona przez kmdra Kählera jednostka w 1940 roku poważnie uszkodziła dwa kolejne brytyjskie krążowniki pomocnicze – *Alcantarę* /II/ i *Carnarvon Castle* /II/. Jeden okręt (*Hector* /I/) został w 1942 roku zniszczony przez samoloty japońskie, kiedy był przebudowywany w Kolombo na transportowiec wojska. W roku 1941 spłonął *Comorin*, a w latach 1942-1943, już jako transportowce, zostały zatopione przez samoloty niemieckie *Cathay* /II/ i *California* /IV. Ciekawe jest porównanie strat brytyjskich krążowników pomocniczych w I oraz w II wojnie światowej. Generalnie są one rozłożone dość podobnie, co szczególnie widoczne jest przy porównywalnych stratach zadanych przez U-booty (podczas I wojny światowej na 62 krążowniki pomocnicze niemieckie okręty podwodne zatopiły 12 jednostek, natomiast podczas II – na 56 – zatonęło ich 10).

UZBROJENIE I WYPOSAŻENIE JEDNOSTEK

Uzbrojenie główne

Główne uzbrojenie brytyjskich krążowników pomocniczych okresu II wojny światowej składało się z dwóch modeli pojedynczych armat 6-calowych – kal. 152 mm Mk VII i Mk XII oraz z jednego typu armat 5,5-calowych – kal. 140 mm Mk I. Na poszczególnych jednostkach zamontowano od sześciu do ośmiu armat ustawionych tak, aby możliwe było prowadzenie ognia burtowego z od trzech do pięciu luf, natomiast pościgowego – z dwóch lub trzech. Wyjątkiem były okręty kanadyjskie, które otrzymały po cztery armaty, ustawione w superpozycji na dziobie i na rufie. Przykładami ustawienia ośmiu armat mogą być krążowniki pomocnicze *Alcantara* /II/ i *Canton* /III/. Na pierwszym z nich zainstalowane one były na burtach w czterech parach, na drugim natomiast – w trzech parach na burtach oraz pojedynczo na dziobie i na rufie. Siedem armat *Queen of Bermuda* ustawiono w trzech parach na burtach i pojedynczo na rufie. Z kolei sześć armat na *Cheshire* /II/ zainstalowano w dwóch parach na burtach oraz pojedynczo na dziobie i na rufie. Armaty pochodziły głównie z wycofanych ze służby starych pancerników, na których pełniły funkcję artylerii średniego kalibru oraz z wycofanych, a pochodzących z okresu I wojny światowej krążowników lekkich typu «C», na których pełniły funkcję artylerii głównej.



Należący do P & O Line *Rawalpindi* to – obok HMS *Jervis Bay* – jeden z dwóch najsłynniejszych krążowników pomocniczych Royal Navy okresu II wojny światowej.

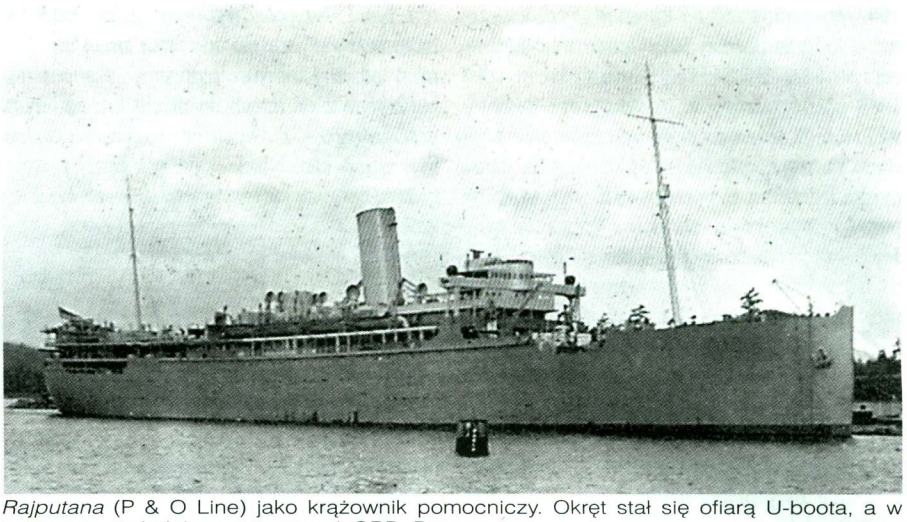
Armaty kal. 152 mm Mk VII

Najczęściej stosowane na brytyjskich krążownikach pomocniczych były stare armaty 6-calowe (kal. 152 mm) Mk VII o długości lufy 45 kalibrów (L/45), pochodzące jeszcze z przełomu XIX i XX wieku. Po raz pierwszy zamontowane zostały one na wcielonym do służby w roku 1901 prototypie składającej się z sześciu jednostek serii krążowników pancernych typu *Cressy* (alfabetycznie: *Aboukir, Bacchante, Cressy, Euryalus, Hogue* i *Sutlej*). W sumie wyprodukowano 901 armat modelu Mk VII, z których w roku 1939 na stanie arsenałów znajdowało się jeszcze aż 629 sztuk. W początku II wojny światowej w armaty te w liczbie od sześciu do ośmiu uzbrojono 47 krążowników pomocniczych, przy czym ustawione one zostały na podstawach P III i P IV (kąt podniesienia lufy 20°) oraz P VIII (14°). Te ostatnie miały tylko *Andania* /II/, *Ausonia* /II/ i *Laconia* /II/. Masa armaty wraz z zamkiem wynosiła 7517 kg, a jej całkowita długość – 7,092 m. Długość lufy sięgała 6,845 m, a długość komory nabojowej – 0,832 m. Objętość tej ostatniej wynosiła 28,10 dm^3. Standardowy pocisk miał masę 45,36 kg, natomiast jego ładunek miotający SC 103 (tzw. lekki) – 10,49 kg. Przy prędkości początkowej 784 m/s i przy kącie podniesienia 20° maksymalna donośność ognia dochodziła do 13 350 m. Na czterech krążownikach pomocniczych z podstawami P III (*Alcantara* /II/, *Carnarvon Castle* /II/, *Cheshire* /II/ i *Worcestershire* /II/) od lat 1941-1942 zaczęto używać cięższych pocisków o masie 50,8 kg i większych ładunków miotających SC 150 o masie 12,81 kg. Przy prędkości początkowej zwiększonej do 805 m/s i nie zmienionym kącie podniesienia lufy pozwalało to na zwiększenie zasięgu pocisków do 16 340 m. Na siedmiu jednostkach w latach 1940-1943 armaty Mk VII wymieniono częściowo lub całkowicie na nowsze modelu Mk XII.

Armaty kal. 152 mm Mk XII

Drugim typem używanych na brytyjskich krążownikach pomocniczych armat kal. 152 mm był model Mk XII L/45, pochodzący z początkowego okresu I wojny światowej. Po raz pierwszy armaty te zamontowano na wprowadzonym do służby w roku 1914 prototypowym krążowniku lekkim składającego się z czterech jednostek typu *Birmingham* (*Birmingham, Lowestoft* i *Nottingham* oraz nieco ulepszona australijska *Adelaide*). Łącznie wyprodukowano uch 463. W roku 1939 uzbrojono w nie 11 krążowników pomocniczych, które otrzymały od sześciu do ośmiu armat. Armaty Mk XII na 10 krążownikach pomocniczych miały kąt podniesienia lufy 20° (podstawy P VII i P VII*) natomiast na *Chitralu* /I/ – 30°. Masa armaty wraz z zamkiem wynosiła 6998 kg. Jej długość całkowita sięgała 7,105 m, natomiast długość lufy – 6,858 m. Długość komory nabojowej wynosiła 1,037 m, a jej objętość – 29 dm^3. Masa pocisku dochodziła do 45,36 kg, natomiast

masa ładunku miotającego SC 122 – 12,61 kg. Prędkość początkowa pocisku wynosiła 856 m/s, donośność przy kącie podniesienia 20° – 14 320 m, a przy 30° – 17 145 m. W latach 1940-1942 po dwie armaty Mk VII zastąpiono nowszymi Mk XII o kącie podniesienia 30° (podstawy P XIII** i CP XIV) na krążownikach pomocniczych *Alcantara* /II/, *Ausonia* /II/ i *Monowai* /II/, w 1941 roku – cztery armaty wymieniono na *Ranpurze*, w 1942 – sześć armat na *Asturiasie* /II/ oraz wszystkie osiem na *Carthage* /II/, natomiast w 1943 osiem armat *Corfu* zastąpiono dziewięcioma nowymi. Na tym ostatnim okręcie jednocześnie zwiększono ładunki miotające (przy starych pociskach) do 15,54 kg SC 150, co przy prędkości początkowej 936 m/s i kącie podniesienia 20° (podstawa P VII*) powiększyło donośność armat do 18 310 m. Podobnego zwiększenia ładunków miotających w roku 1942 dokonano na *Cantonie* /III/, jednocześnie ustawiając na nim dodatkowo dziewiątą armatę Mk XII.



Rajputana (P & O Line) jako krążownik pomocniczy. Okręt stał się ofiarą U-boota, a w ratowaniu rozbitków uczestniczył ORP *Piorun*.

Armaty kal. 140 mm Mk I

Na dwóch jednostkach (*Laurentic* /II/ i *Montclare*) ich główne uzbrojenie stanowiło po siedem armat kal. 140 mm Mk I L/50. Armaty te po raz pierwszy zostały użyte na wprowadzonym do służby w roku 1915 prototypie składającej się z dwóch jednostek serii krążowników lekkich typu *Birkenhead* (*Birkenhead* i *Chester*). Oba okręty początkowo budowane były na zamówienie Grecji, zostały jednak zarekwirowane przez Admiralicję po wybuchu I wojny światowej. Z zamówionych 246 armat wyprodukowano w Coventry Ordnance Works (COW) jedynie 81, z czego w roku 1939 istniało jeszcze 79 sztuk. Masa armaty z zamkiem wynosiła 6330 kg. Jej całkowita długość sięgała 7,232 m, natomiast długość lufy – 6,985 m. Długość komory nabojowej dochodziła do 0,926 m, a jej objętość – do 24,58 dm^3. Masa pocisku wynosiła 37,19 kg, a masa ładunku miotającego SC 115 – 10,22 kg. Na obu okrętach armaty ustawiono na podstawach P I* (25°). Prędkość początkowa pocisków dochodziła do 850 m/s.

Uzbrojenie przeciwlotnicze

Uzbrojenie przeciwlotnicze brytyjskich krążowników pomocniczych składało się z ciężkich armat przeciwlotniczych oraz z lekkich działek. Jeśli chodzi o tę pierwszą grupę, okręty przeważnie miały po dwie pojedyncze armaty kal. 76 mm (3-calowe) kilku typów lub też, w przypadku trzech jednostek (*Chitral* /I/, *Laurentic* /II/ i *Montclare*) – po trzy pojedyncze armaty kal. 102 mm (4-calowe) Mk V. W latach 1942-1943 na krążownikach pomocniczych *Canton* /III/ i *Corfu* dwie armaty kal. 76 mm wymieniono na dwie podwójne 4-calowe Mk XVI. Według części danych, na dwóch jednostkach (*Rawalpindi* i *Voltaire* /II/) w ogóle nie zdążono zamontować ciężkich armat przeciwlotniczych.

Jako lekkie uzbrojenie przeciwlotnicze już w trakcie modernizacji lub remontów poszczególnych okrętów montowano na nich przeważnie po dwa pojedyncze działka kal. 40 mm L/40 Vickersa (była to wartość nominalna, w rzeczywistości było to L/39, tzw. „pom-pomy") oraz od kilku do kilkunastu działek kal. 20 mm L/70 Oerlikona. Wcześniej na części jednostek ustawiano jedynie po kilka karabinów maszynowych Lewisa. Niektóre krążowniki pomocnicze przez krótki okres uzbrojone były w 3-calowe (76 mm) wyrzutnie niekierowanych rakiet przeciwlotniczych typu UP Mk I (Unrotated Projectile; nie mylić tej broni ze słynnymi 7-calowymi UP Mk I, czyli kal. .178 mm).

Armaty przeciwlotnicze kal. 76 mm

Do grupy tej należały pochodzące z okresu I wojny światowej pojedyncze armaty typów Mk I, Mk II, Mk III i Mk IV. Po raz pierwszy zamontowane zostały one na wprowadzonym do służby w 1914 roku prototypie składającej się z czterech jednostek serii pancerników typu *Iron Duke* (*Benbow*, *Emperor of India*, *Iron Duke* i *Marlborough*). W roku 1939 na krążownikach pomocniczych armaty takie montowane były na podstawach P V. Owe 3-calowe armaty o długości lufy 45 kalibrów (L/45) wraz z zamkiem miały masę 1020 kg. Ich długość całkowita wynosiła 3,556 m, a długość luf – 3,429 m. Długość komory nabojowej dochodziła do 0,394 m, zaś jej objętość wynosiła 2,5 dm^3. Masa pocisku sięgała 7,94 kg, a masa ładunku miotającego SC 048 – 0,955 kg. Prędkość początkowa pocisku dochodziła do 617 m/s. Przy kącie podniesienia 40° pocisk mógł dolecieć na odległość 11 810 m, natomiast przy 90° pułap sięgał około 7770 m.

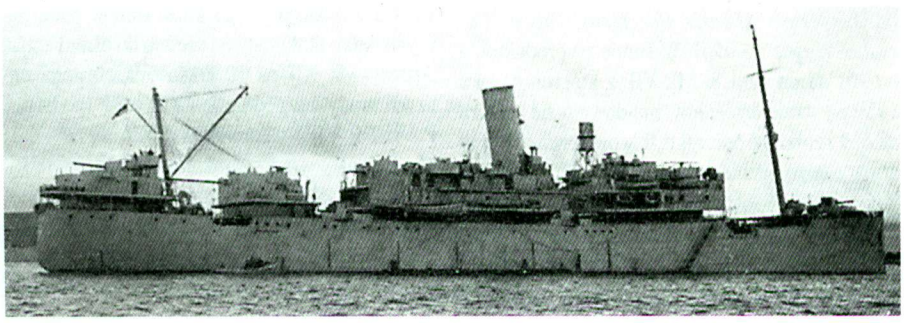
Armaty przeciwlotnicze 12-funtowe (76 mm)

Na czterech krążownikach pomocniczych (*Corfu*, *Dunvegan Castle* /II/, *Pretoria Castle* /I/ i *Wolfe*) w ramach przebudowy zainstalowano po dwie pojedyncze armaty przeciwlotnicze 12-funtowe, pochodzące – oczywiście w wersji morskiej – jeszcze z końca XIX wieku. Mające kaliber 76 mm armaty o długości lufy L/40 po raz pierwszy zastosowano w Royal Navy na wprowadzonych do służby w 1894 roku dwóch kontrtorpedowcach typu *Havock* (*Havock* i *Hornet*). W roku 1939 na stanie arsenałów pozostawała jeszcze pewna liczba armat 12-funtowych typów Mk I, Mk II i Mk V, z których osiem ustawiono na czterech wspomnianych krążownikach pomocniczych. Wraz z zamkiem armaty te miały masę 610 kg. Ich długość całkowita dochodziła do 3,139 m, natomiast długość luf – do 3,048 m. Długość komory nabojowej wynosiła 0,393 m, a jej objętość – 1,99 dm^3. Masa pocisku sięgała 5,87 kg, a masa zwykłego ładunku miotającego SC 061 – 0,95 kg. Prędkość początkowa pocisku dochodziła do 681 m/s. Przy kącie podniesienia lufy 40° pocisk mógł dolecieć na odległość 10 740 m, a przy 70° pułap wynosił 5790 m.

Armaty przeciwlotnicze kal. 102 mm Mk V

Jak wspomniano wyżej, na trzech jednostkach (*Chitral* /I/, *Laurentic* /II/ i *Montclare*) zamontowano po trzy pojedyncze armaty 4-calowe Mk V L/45 pochodzące z początku I wojny światowej. Po raz pierwszy użyto ich – jako armat morskich – na wprowadzonym do służby w roku 1914 prototypie składającej się z ośmiu jednostek serii krążowników lekkich typu *Arethusa* (*Arethusa*, *Aurora*, *Galatea*, *Inconstant*, *Penelope*, *Phaeton*, *Royalist* i *Undaunted*). Masa armaty wraz z zamkiem wynosiła 2206 kg. Jej długość całkowita

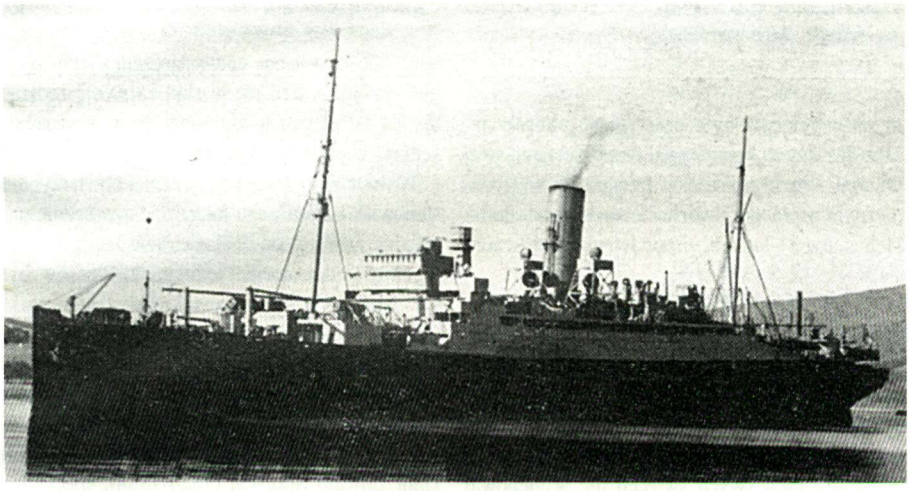
Należący do Bibby Line liniowiec *Cheshire* /II/ po konwersji na AMC. Okręt miał dużo szczęścia, gdyż udało mu się wyjść obronną ręką z poważnej opresji po storpedowaniu przez U-boota.



sięgała 4,770 m, a długość lufy – 4,572 m. Długość komory nabojowej dochodziła do 0,685 m, natomiast jej objętość wynosiła 7,325 dm^3. Masa pocisku sięgała 14,06 kg, zaś masa zwykłego ładunku miotającego SC 061 – 2,76 kg. Prędkość początkowa pocisku wynosiła 728 m/s. Przy kącie podniesienia 44° pocisk mógł dolecieć na odległość 15 020 m, natomiast przy 80° pułap wynosił 9450 m.

Armaty przeciwlotnicze kal. 102 mm Mk XVI

Na krążownikach pomocniczych *Canton* /III/ i *Corfu* podczas ich modernizacji początkowo zamontowane dwie pojedyncze armaty przeciwlotnicze kal. 76 mm zostały zastąpione przez dwie nowe podwójne 4-calowe modelu Mk XVI L/45 na podstawach Mk XIX. Armaty te wprowadzono do eksploatacji w Royal Navy w roku 1936 i używano na okrętach wielu klas (m.in. w II połowie 1941 r. przezbrojono w nie naszą *Błyskawicę*). Po przebudowie na lotniskowiec eskortowy jako swoje główne uzbrojenie artyleryjskie działa te otrzymał również *Pretoria Castle* /I/. Masa pojedynczej armaty wraz z zamkiem wynosiła 2042 kg. Jej długość całkowita dochodziła do 4,839 m, a długość lufy – do 4,572 m. Długość komory nabojowej sięgała 0,661 m, natomiast jej objętość wynosiła 8,39 dm^3. Masa pocisku dochodziła do 15,88 kg, a masa zwykłego ładunku miotającego SC 103 – 4,09 kg. Prędkość początkowa pocisku wynosiła 811 m/s. Przy kącie podniesienia 45° pocisk mógł dolecieć na odległość 18 150 m, a przy 80° pułap sięgał 11 890 m.



Cunardowska *Aurania* /III/ jako krążownik pomocniczy również została storpedowana przez niemiecki okręt podwodny i także udało się jej przetrwać.

Wyposażenie lotnicze

Wyposażenie lotnicze otrzymało osiem brytyjskich krążowników pomocniczych. Składały się na nie pojedyncze katapulty i dźwigi oraz od jednego do dwóch wodnosamolotów. Startujące z katapult maszyny po wykonaniu zadania lądowały obok okrętu i były podnoszone z wody przy pomocy dźwigów. W latach 1940-1941 wyposażenie lotnicze zainstalowano na krążownikach pomocniczych *Alcantara* /II/, *Asturias* /II/, *Canton* /III/, *Carnarvon Castle* /II/, *Pretoria Castle* /I/ i *Queen of Bermuda*, natomiast w roku 1943 na *Cilicii* i *Corfu*. Katapulty z dźwigami montowano z reguły w części rufowej jednostek (np. *Canton* /III/ lub *Queen of Bermuda*) albo w tylnej części ich nadbudówek (np. *Cilicia* lub *Corfu*). Wodnosamoloty wykorzystywane były głównie do dalekiego rozpoznania, jednak mogły wykonywać również zadania związane z zatrzymywaniem podejrzanych jednostek. Ciekawostką jest, że okręty otrzymały katapulty i dźwigi zdjęte ze modernizowanych pancerników i krążowników ciężkich Royal Navy. Wszystkie, lub prawie wszystkie brytyjskie krążowniki pomocnicze miały mniej lub bardziej improwizowane hangary lotnicze. Początkowo na jednostkach używano brytyjskich wodnosamolotów Fairey *Seafox*, później zaś – amerykańskich Vought *Kingfisher*. Na dwóch krążownikach pomocniczych Royal Australian Navy (*Manoora* /II/ i *Westralia*) również używano wodnosamolotów, jednak nie miały one katapult i wodnosamoloty startowały z wody. Australijskimi maszynami były amerykańskie wodnosamoloty Curtiss *Seagull* (wg innych opracowań Supermarine *Walrus*, zw. też *Seagull V* – nie mylić tego oznaczenia z produktem firmy Curtiss – przyp. red.).

Wodnosamolot rozpoznawczo-obserwacyjny Fairey *Seafox* Mk 1

Wodnosamolot Fairey *Seafox* wszedł do eksploatacji w roku 1936. W latach 1936-1939 znajdował się na wyposażeniu czterech eskadr krążowników Royal Navy (3, 5, 6 i 8 Cruiser Squadron). *Seafox* Mk 1 był jednosilnikowym dwupłatowcem na dwóch pływakach. Jednostkę napędową dwuosobowej maszyny stanowił silnik Napier *Rapier VI* o mocy 395 KM. Prędkość maksymalna dochodziła do 200 km/h, natomiast zasięg wynosił 708 km. Rozpiętość skrzydeł sięgała 12,19 m, a długość maszyny – 10,81 m. Masa startowa *Seafoxa* dochodziła do 2458 kg. Samolot był uzbrojony w karabin maszynowy kal. 7,62 mm oraz w lekkie bomby.

Wodnosamolot rozpoznawczo-obserwacyjny Vought OS2U *Kingfisher*

Wodnosamolot Vought *Kingfisher* był najlepszą maszyną rozpoznawczo-obserwacyjną US Navy w II wojnie światowej. Do eksploatacji wszedł w roku 1940, a w Royal Navy znany był jako *Kingfisher* Mk 1. Samolot był jednosilnikowym dolnopłatowcem z jednym centralnym pływakiem i dwoma podskrzydłowymi (stabilizującymi). Jednostką napędową dwuosobowej maszyny stanowił silnik Pratt & Whitney R 985 AN 2 *Wasp Junior* o mocy 457 KM. Jej prędkość maksymalna wynosiła 264 km/h, a zasięg – 1858 km. Rozpiętość skrzydeł dochodziła do 10,94 m, a długość maszyny – do 10,25 m. Masa startowa *Kingfishera* wynosiła 2722 kg. Jego uzbrojenie stanowiły dwa karabiny maszynowe kal. 7,62 mm oraz 295 kg bomb.

Wodnosamolot rozpoznawczo-obserwacyjny Curtiss SOC *Seagull*

Wodnosamolot Curtiss *Seagull* wszedł do służby w US Navy w połowie lat 30. Był jednosilnikowym dwupłatowcem z jednym centralnym pływakiem i dwoma bocznymi stabilizatorami. Jednostkę napędową dwuosobowej maszyny stanowił silnik Pratt & Whitney R 1 340 18 *Wasp* o mocy 608 KM. Prędkość maksymalna wynosiła 266 km/h, a zasięg – 1086 km. Masa startowa *Seagulla* sięgała 2466 kg. Jego rozpiętość dochodziła do 10,97 m, zaś długość kadłuba – do 9,47 m. Uzbrojenie stanowiły dwa karabiny maszynowe kal. 7,62 mm oraz 295 kg bomb.

Urządzenia kierowania ogniem i wyposażenie radarowe

Każdy krążownik pomocniczy miał po dwa dalmierze 9-stopowe (baza optyczna równa 2,74 m), z czego jeden – ustawiony na pomoście bojowym – był przeznaczony dla artylerii głównej, drugi zaś – przeciwlotniczej. Generalnie w systemie komunikacji kierowania ogniem artylerii okrętowej w początkowej fazie wojny dominowała łączność telefoniczna. Na jednostkach istniały trzy stopnie kierowania ogniem związane z zaawansowaniem technicznym zastosowanych urządzeń. W latach 1941-1943 krążowniki pomocnicze otrzymały również urządzenia radarowe. W roku 1941 zaczęto na jednostkach montować radary wykrywania powietrznego typu 286 (antena usytuowana na szczycie masztu przedniego) i radary wykrywania nawodnego typu 271 (antena w tzw. „latarni" na pomoście bojowym lub – jak na *Chitralu* /I/ i *Ranpurze* – na dziobie okrętu przed pomostem). *Chitral* /I/ w grudniu 1942 roku otrzymał radar ostrzegania powietrznego typu 291 (na maszcie przednim), natomiast na *Cantonie* /III/ i *Corfu* zamontowano odpowiednio w sierpniu 1942 i w styczniu 1943 radary typu 79M (anteny na maszcie trójnożnym za pomostem). Później *Canton* /III/ otrzymał również dodatkowo radar wykrywania nawodnego typu 273 (antena na maszcie trójnożnym) oraz radar typu NZ 1 (antena na maszcie rufowym). To ostatnie urządzenie było zaprojektowanym w Nowej Zelandii małym radarem wykrywania ogólnego, które w Kolombo zostało przeniesione na *Cantona* /III/ z nowozelandzkiego krążownika lekkiego *Achilles*[10].

ŹRÓDŁA ILUSTRACJI: H. T. LENTON I J. COLLEDGE, CONWAY MARITIME PRESS, SHIPPING WONDERS, ARCHIWUM AUTORA

[10] Obsadzony przez nowozelandzką załogę. Od 1936 do 30 września 1941 r. należał do wspomnianego New Zealand Division of the Royal Navy i nosił symbol 'HMS', zaś od 1 października do utworzonej z tym dniem Royal New Zealand Navy, nosząc nowy symbol 'HMNZS'.

John P. Holland

i jego okręty podwodne

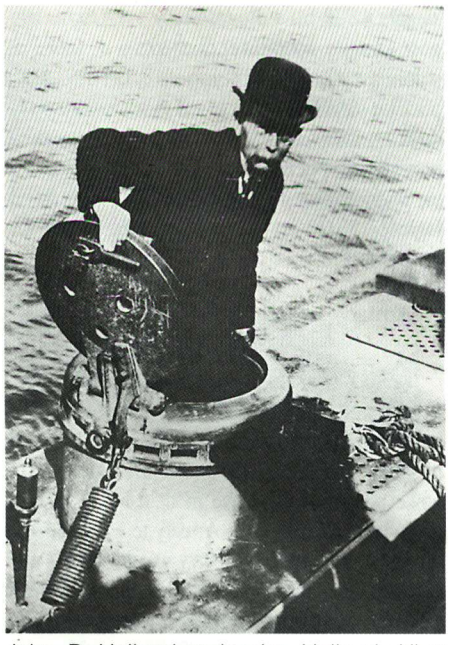
Tadeusz Klimczyk

Historia powstania pierwszych okrętów podwodnych to historia indywidualnych wynalazców – amatorów, pasjonatów i samouków, pozbawionych środków i zmagających się z własnymi, często wyolbrzymionymi aspiracjami, ale także ze skostniałymi strukturami administracyjnymi flot wojennych, o których wsparcie i zamówienia tak bardzo zabiegali. Tak się bowiem składało, że w XIX wieku – oprócz floty francuskiej – żadna inna nie posiadała jakiegokolwiek własnego programu zbudowania pojazdu podwodnego, wszystkie natomiast przyglądały się mniej lub bardzie zwariowanym projektom. Spośród kilkunastu poważniejszych XIX-wiecznych konstruktorów wczesnych okrętów podwodnych największego sukcesu doczekał się mieszkający w USA Irlandczyk, niedoszły ksiądz – John Philip Holland. Okręty jego patentu pływały aż w pięciu flotach – w tym w Royal Navy. I to właśnie zakupienie projektu Hollanda przez dysponującą największymi środkami i potencjałem stoczniowym flotę brytyjską może być powodem do jego największej chwały.

Wczesne lata życia Johna P. Hollanda

John Philip Holland urodził się najprawdopodobniej 24 lutego 1841 roku w irlandzkiej wiosce Liscannor w hrabstwie Clare (choć jego córka twierdziła, że ojciec obchodził urodziny 29 lutego, co przesuwałoby rok urodzenia na 1840, który był przestępny). Jego ojciec był strażnikiem wybrzeża. Wczesne lata dzieciństwa Hollanda przypadały na panujący w Irlandii głód i epidemie, a także ucisk ze strony panujących Anglików. Holland wychował się w tradycyjnej katolickiej rodzinie i uczęszczał do szkół prowadzonych przez Irish Christian Brothers – zakon podobny do Braci Szkolnych Jana de La Salle'a, których misją była edukacja i katolickie wychowanie młodzieży. Od młodości wykazywał talenty do nauk ścisłych i muzyki, a także do nauczania innych. W roku 1858 przyjął wstępne święcenia zakonne i sam zaczął nauczać dzieci po wielu irlandzkich szkołach pod imieniem brata Philipa. Jego kariera nauczycielska była przerywana chorobami, których czas wykorzystywał na pogłębianie swej wiedzy. Wtedy też zaczął przyglądać się technicznym aspektom dwóch nie spełnionych ludzkich marzeń –lataniu w powietrzu i poruszaniu się w głębinach wodnych.

W połowie lat 60-tych XIX wieku doszło w Irlandii do wielu wystąpień skierowanych przeciwko Anglikom. Rodzina Hollandów była w tym względzie niezwykle patriotyczna, zaś dwaj bracia Johna, a szczególnie młodszy – Michael, byli aktywnymi członkami ruchu oporu. John Holland z racji swych święceń nie występował nigdy otwarcie przeciwko Koronie brytyjskiej, nie ulega jednak wątpliwości, że w duchu swym popierał niepodległościowe aspiracje Irlandczyków. Pod koniec lat 60-tych Michael wyemigrował do Stanów Zjednoczonych. W roku 1872 podążyła za nim matka Hollandów oraz najstarszy brat Alfred. Złożony chorobami John odmówił przyjęcia ślubów wieczystych i poprosił przełożonego zakonu o zgodę na wystąpienie z jego szeregów. W 1873 udał się w ślad za swoją rodziną do USA, lądując w Bostonie (stan Massachusetts) w listopadzie tego roku.

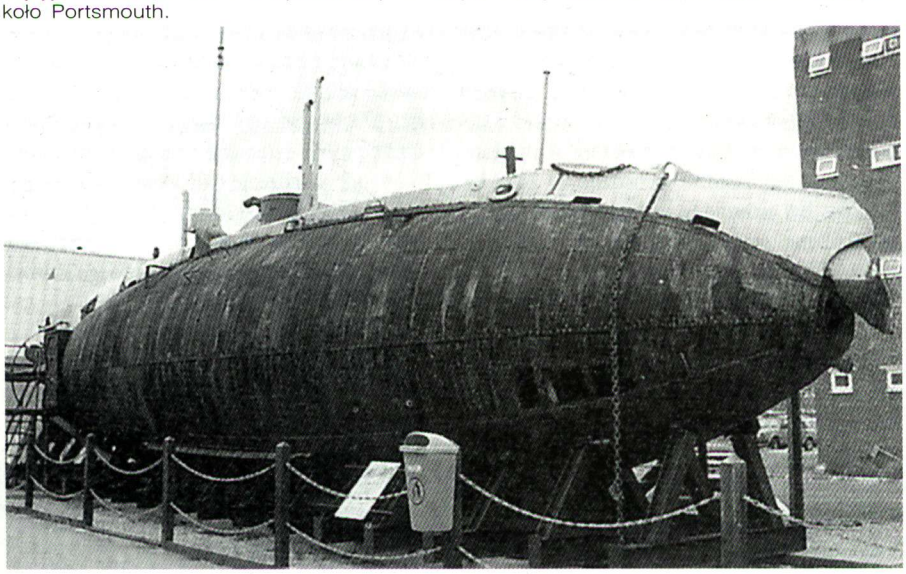


John P. Holland w kiosku *Hollanda VI* w kwietniu 1898 r. Silna sprężyna (potem osłonięta widoczną na innych fotografiach „opływką") miała za zadanie dbać o to, aby właz był zawsze dobrze domknięty.

W roku 1874 macierzysty zakon powierzył mu stanowisko młodszego nauczyciela w szkole parafialnej w Paterson w stanie New Jersey. Wedle legendy, jeden ojciec jednego z uczniów był przyjacielem złej sławy sekretarza marynarki George M. Robesona (1829-1897). On właśnie podobno namówił Hollanda do przesłania wstępnych szkiców do Departamentu Marynarki, gdzie rzeczywiście dotarły w roku 1875. Pierwsza odpowiedź ze strony US Navy nie była budująca – kmdr Edward Simpson (1824-1888), specjalista od broni podwodnej orzekł, że nadesłane przez Hollanda projekty są niepraktyczne, głównie z powodu trudności z manewrowaniem takim pojazdem. Wkrótce Holland zaprojektował kolejny jednoosobowy pojazd podwodny o długości 3,8 m i wyposażony w prymitywny peryskop.

Tymczasem w roku 1876 Michael Holland przedstawił brata liderom Fenian Brotherhood, amerykańskiego oddziału Irish Revolutionary Brotherhood, walczącego zbrojnie o niepodległość Irlandii. „Fenijczycy" nie byli li tylko organizacją patriotyczną – mieli już na swoim koncie kilka akcji zbrojnych przeciwko Anglikom na terenie Kanady. Zbierali składki, z których tworzono fundusz przeznaczony na broń i inne środki materialne, które mogłyby być użyte przeciwko Wielkiej Brytanii. Pomysł zbudowania małego okrętu podwodnego niezwykle przypadł do gustu irlandzkim rewolucjonistom, bowiem mógł ich wyposażyć w środek do terrorystycznych ataków na okręty Royal Navy. Entuzjazm Irlandczyków do działań morskich był o tyle pobudzony, że z podobnych funduszy właśnie w roku 1876 sfinansowano wyprawę żaglowca *Catalpa*, który pomógł w ucieczce kilkunastu irlandzkim patriotom przebywającym w kolonii karnej we Freemantle w Australii. Holland przedstawił przyszłym podwodnym terrorystom poruszany sprężyną model

Brytyjski *Holland No. 1* eksponowany w Royal Navy Submarine Museum w Gosport koło Portsmouth.



okrętu podwodnego, który wypróbowano na wodach Coney Island na południowym Brooklynie. Przywódcy ruchu byli zadowoleni i wyasygnowali 5 tys. dolarów na zbudowanie pierwszego okrętu podwodnego Johna Hollanda. Jako że budowa okrętu podwodnego w drugiej połowie XIX wieku nie mogła przejść niezauważenie, nie mówiąc już o tym, iż zamawiającym był biedny irlandzki nauczyciel, organizacja przygotowała odpowiednią legendę o bogatym sponsorze Hollanda.

Holland I

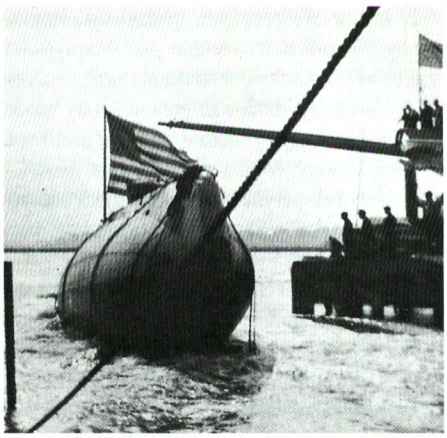
Pierwszy okręt podwodny Hollanda niezbyt zasługiwał na to miano – miał to być jednoosobowy pojazd podwodny o wymiarach 4,42 x 0,91 x 0,71 m (nie licząc wysokości niewielkiego kiosku) i wyporności w zanurzeniu 2,25 ts. W pierwotnym projekcie napędem pojazdu miały być pedały poruszające śrubę. Jego budowę zlecono nie mającym nic wspólnego z przemysłem stoczniowym zakładom Albany City Iron Works w Nowym Jorku. Prace rozpoczęto pod koniec 1877 roku. Wiosną 1878 roku *Holland I* (nazwy z rzymską numeracją miały charakter li tylko porządkujący w literaturze) został przetransportowany do firmy J. C. Todd & Company w Paterson, gdzie zainstalowano na nim nowość – dwucylindrowy silnik benzynowy Braytona o mocy 4 KM. Jednostka miała stery głębokości i trzyskrzydłową śrubę.

22 maja 1878 roku *Holland I* został zwodowany do rzeki Passaic w Paterson z… wozu konnego ciągnionego przez cztery pary koni. Ku zdumieniu zgromadzonego tłumu jednostka niemal natychmiast poszła na dno. Jednakże z łatwością została wyciągnięta na powierzchnię za pomocą przytroczonych do niej lin. Prawdopodobnie Holland obliczył jej pływalność dla wody słonej, tymczasem woda w rzece była słodka.

6 czerwca nadszedł czas „prób morskich". Okręcik miał wewnątrz dwa zbiorniki sprężonego powietrza, które ładowano przed rejsem. Do tego dochodził balast oraz dwa zbiorniki zanurzeniowe, które napełniały się wodą morską. Podczas wynurzania miała ona być wypchnięta zapasem sprężonego powietrza, tak jak się to odbywa na każdym współczesnym okręcie podwodnym. Niestety od razu zawiódł silnik, który nie dał się uruchomić. Na szczęście jego konstrukcja umożliwiała działanie na sprężoną parę, którą Holland pobrał gumowym wężem z asystującego próbom kutra parowego. Przy pierwszej próbie Holland zanurzył się swoim pojazdem na prawie 4 m. Podczas drugiej próby, przeprowadzonej przy przystani i w obecności sponsorów Holland zniknął pod wodą na całą godzinę. Testy wypadły przekonywująco i Fenian Brothers uwierzyli, że Holland wie co robi, wobec tego zdecydowali się zainwestować w większą jednostkę, która mogłaby mieć zastosowanie bojowe. Konstruktor zaś, po zdjęciu silnika i co cenniejszych elementów, zatopił swoje dzieło w rzece. W roku 1927 kadłub został odnaleziony i po wydobyciu umieszczony w Paterson Museum. Największym doświadczeniem, jakie uzyskał Holland przy próbach z tą jednostką było przekonanie, że stery głębokości nie mogą być ulokowane blisko środka ciężkości kadłuba. Najlepszym miejscem do ich umiejscowienia był dziób lub rufa.

Holland II (*Fenian Ram*) i *Holland III* (*Fenian Model*)

Fenian Brothers chcieli teraz otrzymać jednostkę bojową. Liczono się z wojną pomiędzy Wielką Brytanią a Rosją, w której Irlandczycy mogliby wykonywać dywersję na zapleczu Royal Navy, w „nagrodę" po wojnie wytargować od



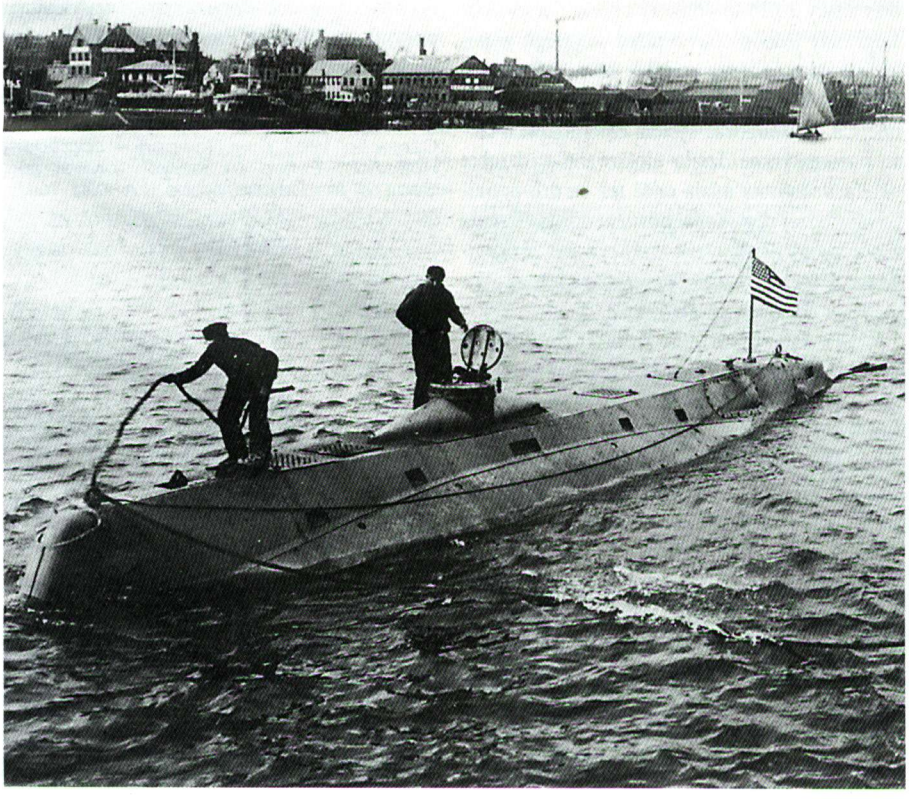
17 maja 1897 r. - wodowanie *Hollanda VI* w należącej do Lewisa Nixona Crescent Shipyard w Elizabethport.

pokonanej Anglii niepodległość. Nie wiemy czy Holland wierzył w te naiwne plany, czy tylko korzystał z okazji na finansowanie swoich idei. Sądząc po losach jego współpracy z organizacją – nie miał co do niej większych złudzeń. Kolejna jednostka miała mieć trzyosobową załogę, wyporność aż 19 ts i okrągły w przekroju poprzecznym kadłub o wymiarach 9,45 x 1,83 m. Jej zbudowanie Holland powierzył Delameter Iron Works w Nowym Jorku, która to firma nie bez oporów przyjęła to dziwne zlecenie za kwotę 20 tys. dolarów. Prace rozpoczęły się 3 maja 1879 roku, a wodowanie nastąpiło na początku maja 1881. Sama budowa stała się dość sławna i odwiedzana przez niezwykłych gości – Szwedów, Włochów, Rosjan i Niemców, a nawet przez tureckich posłów, którzy na miejscu chcieli podpisać z Hollandem umowę na budowę podobnej jednostki dla sułtana. Wreszcie okręt zwiedził i opisał dziennikarz „New York Sun", dając mu nazwę *Fenian Ram* (Fenijski Taran). Nazwa miała pewne odniesienie do konstrukcji tej jednostki, bowiem Holland specjalnie wzmocnił kadłub, licząc na możliwość przedziurawienia burty okrętu przeciwnika.

Fenian Ram otrzymał udoskonalony silnik Braytona, który na powierzchni rozpędzał go do prędkości 9 mil (zwykłych) na godzinę, czyli około 7,8 w. Silnik miał wylot spalin skierowany na zewnątrz kadłuba, powietrze pobierał natomiast ze zbiorników ze sprężonym powietrzem. W ten sposób w zamyśle *Holland II* miał mieć możliwość działania w zanurzeniu. System zanurzania był identyczny jak na poprzedniej jednostce tyle, że składał się z większej liczby zbiorników, których zawartością można było zarządzać bardziej elastycznie, uzyskując lepsze trymowanie kadłuba. Załoga składała się z trzech osób – nawigatora, mechanika i… artylerzysty. Ten ostatni miał obsługiwać działo pneumatyczne projektu Hollanda, czyli biegnącą ku dziobowi przez oś kadłuba rurę, połączoną zaworami ze zbiornikami sprężonego powietrza. W rurę tę wkładano pociski, których ćwiczebne wersje dostarczył Hollandowi inny sławny konstruktor – John Ericsson (1803-1889).

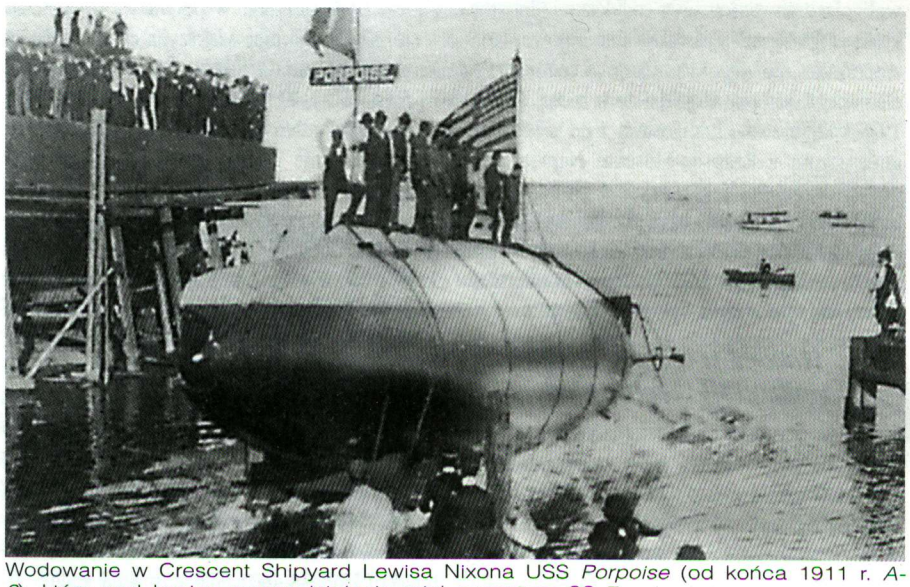
Fenian Ram został poddany próbom i kilkukrotnie zanurzał się na około 3 godziny do głębokości 13 m. Wystrzelono z niego także dwa pociski Ericssona. Próby były na tyle udane, że sprowokowały brytyjskiego konsula do interwe-

Holland VI – czyli przyszły USS *Holland* – przed próbami przed komisją US Navy 20 kwietnia 1898 r. Widać jak maleńki jest kiosk okrętu; zamontowano już charakterystyczne „opływki".



niowania w Waszyngtonie (poczynania Holland a były pilnie obserwowane przez brytyjskich szpiegów). Podczas dokonywania prób Holland zdecydował się zbudować pomniejszony model *Fenian Ram*, mający niecałe 5 m długości i wyporność 1 tony. Model ten – *Fenian Model* – miał służyć eksperymentom z kolejnymi udoskonaleniami, jakie nasuwały się Hollandowi przy próbach z większą jednostką.

Niestety czarne chmury zbierały się nad finansującą Hollanda organizacją. Wewnętrzne kłótnie o finanse i pozew jednego z członków o objęcie przez sąd kurateli nad funduszami Fenian Brothers niespodziewanie pozbawiły irlandzkiego wynalazcę zarówno pieniędzy, jak i dzieł swego życia. Pod koniec listopada 1883 roku grupa liderów Fenian Brothers weszła na teren zakładów Delameter i posługując się podrobionym pismem Holland a podczepiła obie jednostki do holownika. Podczas przejścia przez wody Zatoki Nowo-



Wodowanie w Crescent Shipyard Lewisa Nixona USS *Porpoise* (od końca 1911 r. *A-6*), który pod koniec swego istnienia miał sygnaturę SS 7.

jorskiej *Holland III* wypełnił się wodą i zatonął. *Holland II* został przez porywaczy odstawiony do New Haven w stanie Connecticut. Ich akcja wynikała z obawy o przejęcie jednostek przez sąd. Holland nie został uprzedzony o całym tym przedsięwzięciu, nie powrócono też do niego z jakimkolwiek wytłumaczeniem.

Próby uruchomienia okrętu *Fenian Ram* przez rewolucjonistów spełzły na niczym. Wyciągnięty na brzeg kadłub został w roku 1916 wystawiony w Madison Square Garden podczas akcji zbierania funduszy dla ofiar powstania w Irlandii. W roku 1927 kadłub został przeniesiony z terenu New York State Marine School do parku w Paterson. Dziś jest w ekspozycji Paterson Museum. Holland nigdy więcej nie utrzymywał jakichkolwiek kontaktów z Fenian Brotherhood.

Holland IV – dynamitowy okręt podwodny Zalinskiego

Pozbawiony okrętów i środków do życia Holland był już zbyt znaną postacią, by tak nagle odejść w niepamięć. Na krótko znalazł zatrudnienie jako kreślarz w Roland's Iron Works. Wkrótce zaczęto obiecywać mu posadę w Navy Department, jednakże wcześniej odnalazł go i zatrudnił w Pneumatic Gun Company por. Edmund Zalinski (vel Żaliński, 1849-1920), wynalazca pneumatycznego działa dynamitowego oraz wielu innych patentów związanych z artylerią, profesor nauk wojennych na Massachusetts Institute of Technology (słynnym później MIT), pochodzący spod wielkopolskiego miasteczka Kórnik twórca znanego wszystkim krążownika dynamitowego *Vesuvius*, zbudowanego w latach 1887-1890. Szukał on „zatrudnienia" dla swego dynamitowego działa i zaproponował Hollandowi założenie spółki, która zbuduje uzbrojony w nie okręt podwodny. Tak powstała Nautilus Submarine Boat Company, która zbudowała okręt zwany *Zalinski Boat*, a powszechnie określany jako *Holland IV*. Zalinski potrzebował sukcesu dla swojego działa i wiedział, że *Fenian Ram* wykonywał manewry z uniesieniem dziobu ponad powierzchnię wody dla oddania strzału. Zalinski miał też pieniądze, ale nie był milionerem. Dlatego jednostka miała mieć stalowy szkielet, lecz poszycie drewniane. Tym razem ten duży, bo mający 15,24 m długości okręt miał być obsługiwany jednoosobowo przez stojącego w pozycji wyprostowanej sternika, który za pomocą systemu dźwigni mógł – także bez ruszania się z miejsca – obsługiwać system zbiorników, a także pneumatyczne działo ulokowane w dziobie okrętu. Jednostka miała mieć też bardzo prymitywny rodzaj peryskopu, bowiem doświadczenia z poprzednich jednostek wskazywały, że nawigowanie okrętem pod wodą wymaga jednak spoglądania ponad jej powierzchnię.

4 września 1885 roku *Zalinski Boat* został przygotowany do wodowania na terenie fortu Lafayette, leżącego na małej wyspie w pobliżu Brooklynu. Niestety braki w doświadczeniu w prowadzeniu wodowań spowodowały, że zbytnio rozpędzony kadłub uderzył w stertę drewna i zatonął zalany wodą przez rozdarte poszycie. Jednostka została co prawda podniesiona i wyremontowana, odbyła nawet kilka rejsów próbnych latem 1886 roku, jednakże entuzjazm obu pomysłodawców osłabł i wobec braku zainteresowania jego losem ze strony Hollanda okręt został prawdopodobnie rozebrany przez Zalinskiego. John Holland zaprzątał swoje myśli zupełnie czymś innym. Ten niedoszły zakonnik ożenił się w roku 1887 z 12 lat młodszą córką irlandzkich imigrantów i bardzo potrzebował kolejnego zaczepienia w życiu.

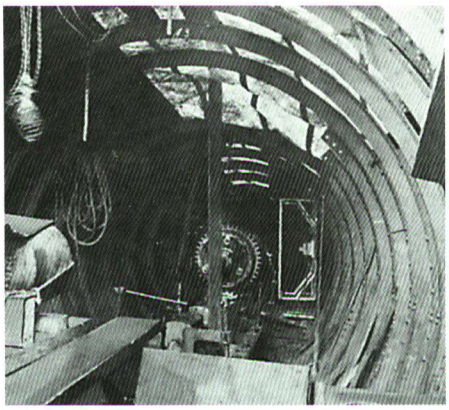
Holland V, czyli *Plunger*

Los jakby prowadził pozbawionego środków Hollanda od sponsora do sponsora. W roku 1888 odezwał się ten najpotężniejszy – US Navy, ogłaszając konkurs na projekt okrętu podwodnego (historia tego konkursu – to temat na osobny artykuł). Warunki postawione przez marynarkę były trudne do spełnienia: prędkość 15 w. na powierzchni, 8 w. pod wodą, możliwość przebywania pod wodą do 2 godzin, głębokość zanurzenia do 50 m i uzbrojenie w torpedy. Holland zgłosił swój akces. Jego konkurentem był szwedzki przedsiębiorca zbrojeniowy Thorsten Nordenfelt (1842-1920, nazwisko pisane też jako Nordenfeldt), który zbudował już – wraz z angielskim pastorem (sic!) Georgem Williamem Garretem (1852-1902) – eksperymentalne jednostki w Wielkiej Brytanii, a także prof. J. H. L. Tuck, twórca okrętu podwodnego *Peacemaker*, budowanego w okolicach Nowego Jorku, równolegle z *Zalinski Boat*. Kolejny konkurent – George C. Baker z Chicago, był poza konkurencją, bowiem nie miał na swoim koncie żadnej realizacji zaprojektowanej przez siebie jednostki. Holland dwa razy wygrywał konkurs, dwa razy jednak z różnych przyczyn nie dochodziło do realizacji kontraktu. W końcu po wyborach prezydenckich 1888 nowa administracja urzędującego od marca następnego roku Benjamina Harrisona przestała interesować się wynikami konkursu. Zniechęcony Holland zaczął pracować nad projektem... samolotu, podejmując jednocześnie pracę w Morris & Cummings Dredging Co. Koleje losu odwróciły się w roku 1893, kiedy to prezydent Grover Cleveland ponownie – po przerwie – wygrał wybory i jego ludzie w Navy Department powrócili do pomysłu sprzed 4 lat. Do nowego konkursu Holland przystąpił już jako John P. Holland Torpedo Boat Company, którą założył z wpływowym prawnikiem Elihu B. Frostem. Poza Hollandem do konkursu przystąpił wspomniany już Baker oraz nieznany nikomu 27-letni Simon Lake

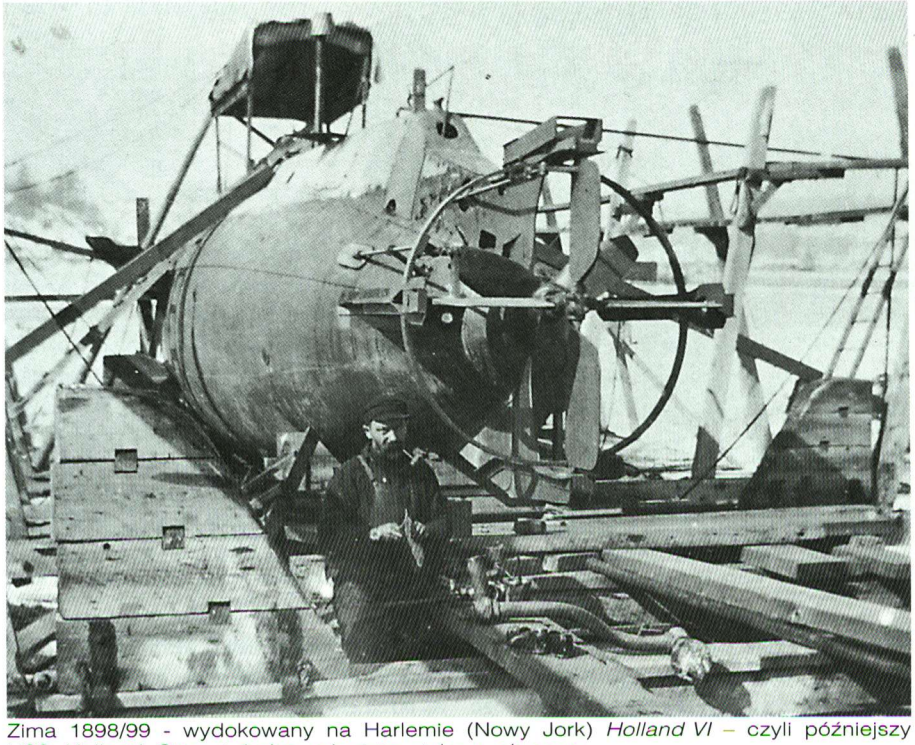
Czerwiec 1904 r. w Newport – sprzedany Rosjanom *Fulton* (u których pływał jako *Som*) w marszu na próby.

(1866-1945). Trzecie z kolei zwycięstwo Hollanda zostało oprotestowane przez Bakera, który miał poważne poparcie w administracji waszyngtońskiej. Realizację kontraktu po raz kolejny wstrzymano, a specjalna komisja miała jeszcze raz przyjrzeć się dziełu Bakera. Po wielu perypetiach prawnych i na „szczęście" dla Hollanda Baker zmarł w 1894 roku w wieku 50 lat, dzięki czemu nasz bohater otrzymał wreszcie wymarzony kontrakt od US Navy, który miała realizować stocznia (Columbian Iron Works w Baltimore stan Maryland).

Piąte dzieło Hollanda, nazwane *Plunger*, było dużo większym okrętem od poprzednich. Kadłub miał 26 m długości i średnicę 3,65 m. Jego wyporność nawodna wynosiła 140 ts, a podwodna 168 ts. Miał mieć zasięg 1000 Mm na powierzchni i możliwość płynięcia pod wodą przez 10 godzin z prędkością 6 w. Holland zrezygnował z instalacji silników benzynowych na rzecz dwóch napędów – dwóch maszyn parowych o łącznej mocy 1625 KM (indykowanych) do poruszania się na powierzchni oraz dwóch silników elektrycznych o łącznej mocy 100 KM. *Plunger* miał też dynamo i możliwość ładowania baterii akumulatorów. Pod każdym względem przypominał więc okręt podwodny, jaki znamy z XX wieku. Uzbrojenie stanowiły trzy wyrzutnie torpedowe (dwie na dziobie i jedna na rufie) oraz pięć torped Whiteheada. Okręt miał opuszczany elektrycznie komin i dużą nadbudówkę, w której stał prowadzący go nawigator. Mieściły się w niej dwa działka szybkostrzelne. Wedle założeń, przygotowanie jednostki do zanurzenia miało trwać około 30 sekund. Niestety okręt nie został nigdy ukończony, chociaż zwodowano go 7 sierpnia 1897 roku. Holland i jego dzieło byli poddawani ciągłym inspekcjom ze strony US Navy, która bez przerwy żądała nierealistycznych zmian i uzupełnień w projekcie (np. zmiany napędu z jednośrubowego na trzyśrubowy!).



Przekładnia zębata w rufowej części kadłuba budowanego *Hollanda VI*. – rok 1896.



Zima 1898/99 - wydokowany na Harlemie (Nowy Jork) *Holland VI* – czyli późniejszy USS *Holland*. Stery i śruba osłonięte stalową obręczą.

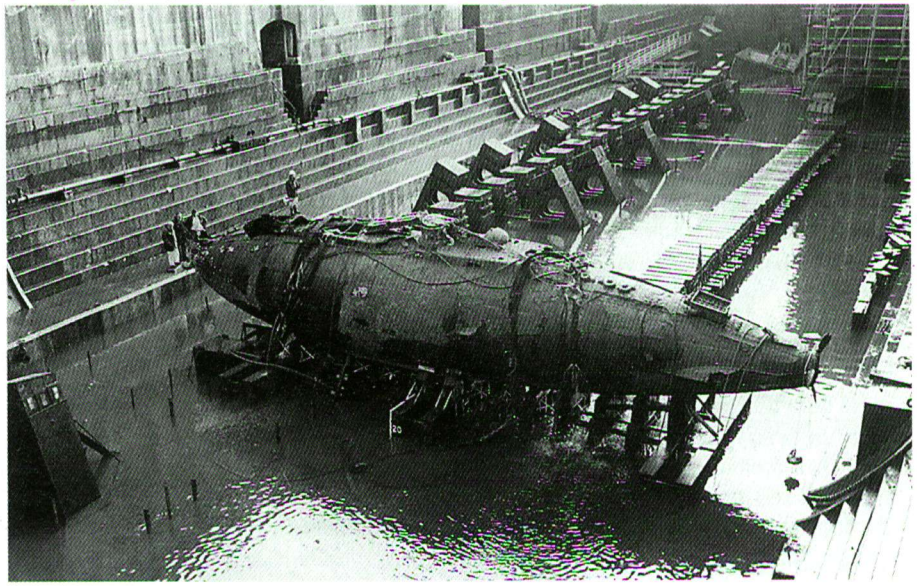
Jak przystało na wizjonera, Holland stracił zainteresowanie *Plungerem* i przystąpił do projektowania kolejnej, szóstej jednostki. J. P. Holland Torpedo Boat Company zdecydowała się zbudować ją za własne pieniądze, licząc, że jej zalety zachęcą US Navy do zakupienia nowego projektu. Nowy okręt rozpoczęto pod koniec 1896 roku, mimo że w czerwcu Kongres przyznał fundusze na dwie kolejne jednostki typu *Plunger*. Holland był jednak niezwruszony. Kiedy *Holland VI* był gotowy, konstruktor zaoferował US Navy nową jednostkę i zwrot kosztów, jakie rząd włożył w *Plungera*. Po zakupieniu przez US Navy *Hollanda VI* kontrakt na budowę *Plungera* został anulowany, a do kasy państwa zwrócono 93 tys. dolarów wyłożone na jego budowę. Firma planowała przebudowę jednostki do oryginalnej wersji jednośrubowej, miała ona też ona otrzymać silniki wysokoprężne zamiast maszyn parowych. W tym celu przeholowano go do Triggs Shipyard w Richmond w Wirginii, a w kilka lat później do New Suffolk. Z planów tych jednak zrezygnowano, zaś kadłub został ostatecznie złomowany w 1917 roku.

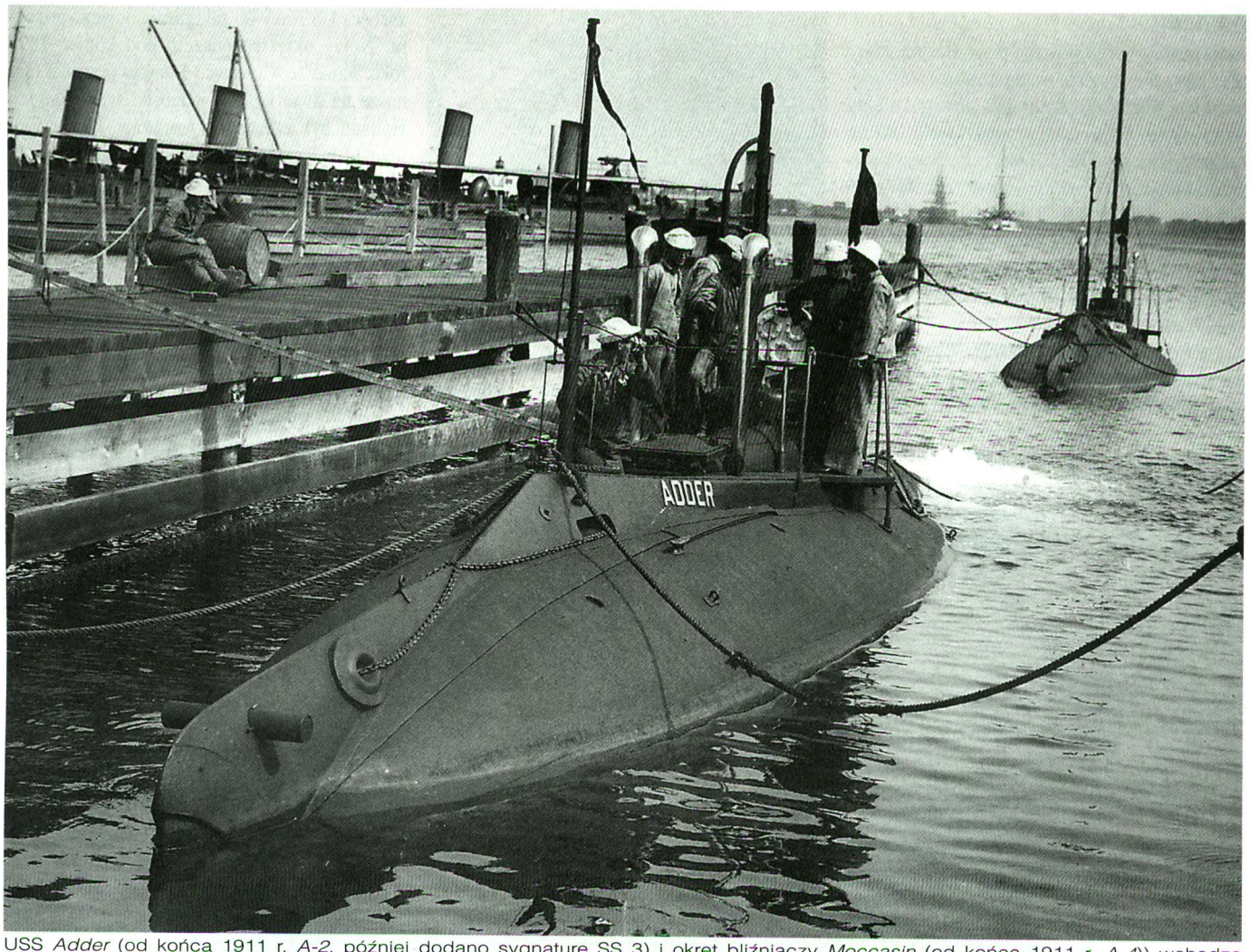
Holland VI

Budowę szóstego okrętu Holland zlecił należącej do Lewisa Nixona stoczni Crescent Shipyard w Elizabethport w stanie New Jersey i jemu poświęcił całkowicie swoje myśli, pozostawiając *Plungera* i boje z US Navy współpracownikom. Wieści o budowie okrętu szybko przedostały się do prasy, która zaczęła spekulować, kto też tym razem wyłożył na niego pieniądze. Mówiono o kubańskich powstańcach, o ich przeciwnikach – Hiszpanach, a nawet o marynarce francuskiej. Tymczasem John Holland zaczął budować okręt na własny rachunek pod zaciągnięte przez firmę kredyty, licząc na to, że znajdzie się na niego kupiec. Oczywiście najbardziej oczekiwanym nabywcą byłaby US Navy, która przecież otrzymała już środki na dwie jednostki typu *Plunger*. Holland był pewien sukcesu, bowiem *Holland VI* miał być ukoronowaniem wszystkich jego doświadczeń i przemyśleń.

Kadłub o wymiarach 16,15 x 3,05 x 3,5 m i wyporności nawodnej 63 ts (75 ts pod wodą) był obliczony na maksymalną głębokość zanurzenia 23 m. Jego napędem był 45-konny silnik benzynowy oraz 75-konny silnik elektryczny. Dodatkowy silnik elektryczny obsługiwał system wentylacyjny kadłuba, a także pompę, która usuwała

Wydobyty w 1982 r. brytyjski *Holland No. 1*. Jest tak mały, że może stać w poprzek suchego doku (też zabytek, tyle że zbudowany z kamiennych bloków).





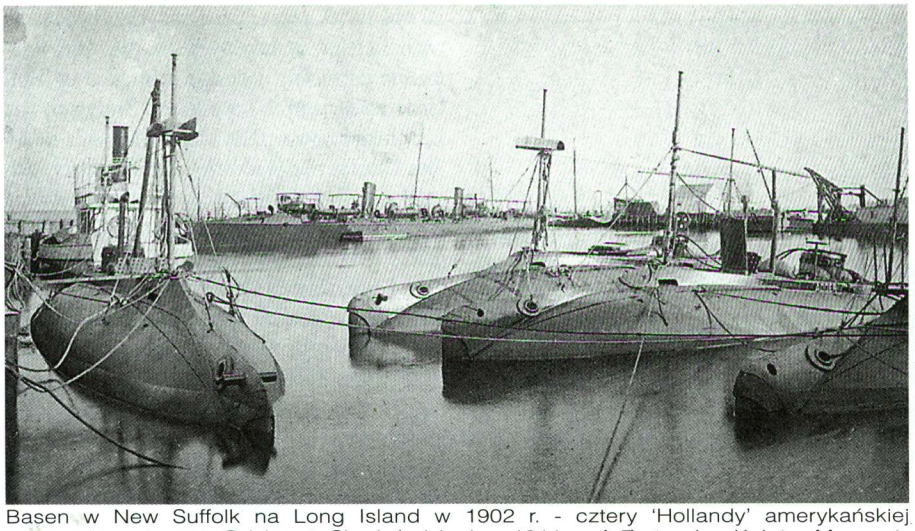
USS *Adder* (od końca 1911 r. *A-2*, później dodano sygnaturę SS 3) i okręt bliźniaczy *Moccasin* (od końca 1911 r. *A-4*)) wchodzą w 1903 r. do basenu Naval Torpedo Station w Newport (stan Rhode Island). W tle charakterystyczne kominy niszczyciela z serii '400-tonners'.

„zużyte" powietrze z okrętu podczas długich zanurzeń (świeże pochodziło ze zbiorników sprężonego powietrza). Kolejny silnik poruszał pompę zęzową oraz kompresor do ładowania zbiorników sprężonego powietrza.

Uzbrojenie okrętu stanowiła jedna wyrzutnia torped Whiteheada oraz jedno (w pierwotnym projekcie dwa) działo pneumatyczne kal. 214 mm. Torpedy ładowane były przez wyrzutnie pod wodą – dwie wsuwano do środka kadłuba, zaś trzecia pozostawała w wyrzutni. Działo miało zapas sześciu pocisków o masie 170 kg, które można było wystrzeliwać na odległość 900 m, a spod wody na dystans około 30 m. Kadłub miał oświetlenie elektryczne, ubikację i stosunkowo wygodne pomieszczenia dla sześcioosobowej załogi. Czas przebywania jednostki pod wodą wynosił około 40 godzin. Nawigacja odbywała się przez bulaje w niewielkim kiosku, w którym stał dowódca. Okręt mógł rozwijać prędkość 10 w. i miał zasięg na powierzchni do 1300 Mm.

Holland VI został wodowany 17 maja 1897 roku. Nadzieje z nim związane mogły się jednak obrócić wniwecz – 13 października jeden z robotników schodzących ze zmiany zostawił niedomknięty jeden z zaworów dennych. Nocą kadłub wypełnił się wodą i osiadł na dnie. Wydobyty następnego dnia doprowadził Hollanda do rozpaczy stanem sieci elektrycznej i dynama, które zostały całkowicie zalane wodą morską. Przez miesiąc wnętrze okrętu było osuszane małymi piecami węglowymi i gorącym nawiewem. Wszystko na próżno – system elektryczny nadal nie działał. *Holland VI* został uratowany przez młodego elektryka Franka T. Cable'a (1863-1945), który wpadł na pomysł odwrócenia kierunku prądu w sieci, co skutkowało jej nagrzaniem i samoistnym osuszeniem. Człowiek ten wkrótce został… pierwszym dowódcą *Hollanda VI*. Pierwsze próby jednostki przeprowadzono 24 lutego 1898 roku, pierwsze zanurzenie miało miejsce 11 marca. 27 marca Holland miał swój okręt na tyle sprawny, że zaprosił na próby przedstawicieli departamentu marynarki. Próby zanurzeń i strzelań okazały się udane, jednak marynarka zwlekała z decyzją (co Holland skomentował – *Co teraz US Navy chce jeszcze od mojego okrętu – żeby wspinał się na drzewa?*). W sukurs Hollandowi nie przyszło nawet wypowiedzenie wojny Hiszpanii. Holland zaproponował marynarce, że jeśli przewiozą jego okręt pod Santiago (na Kubie), sam zatopi zablokowaną tam hiszpańską eskadrę adm. Cervery. Okręt miał coraz więcej wizytujących z różnych flot – japońskiej, norweskiej, był też przedmiotem ciągłego zainteresowania ze strony prasy. W listopadzie kolejna komisja US Navy zdecydowała się obejrzeć okręt w akcji – nadal nie doprowadzając do żadnej decyzji. John Holland zaczął tracić swój entuzjazm – firma była potężnie zadłużona, a zamówienie nie nadchodziło.

7 lutego 1899 roku doszło do znaczącej reorganizacji – firma Hollanda weszła w skład Electric Boat Company, założonej przez niemieckiego przedsiębiorcę Isaaka L. Rice'a, właściciela firmy, która dostarczyła akumulatory do *Hollanda VI*. Rice stał się prezesem obu firm, Holland zachował stanowisko dyrektora. Rice zgodził się finansować dalsze modyfikacje *Hollanda VI* oraz inwestować w kolejne projekty. Najprawdopodobniej udziały w firmie otrzymało też kilku wpływowych oficerów US Navy – nazwiska tych udziałowców pozostały jednak tajemnicą, a ich powiernikiem był wspomniany już E. Frost. Holland przekazał firmie swoje patenty i prawa do ich realizacji na terenie Stanów Zjednoczonych. Ten ostatni punkt stał się wkrótce kością niezgody – Holland twierdził, że pozostawił sobie prawo sprzedawania ich kilku państwom europejskim. Nawiązał nawet kontakt z marynarką holenderską, a w roku 1899 odwiedził Europę, wpadając na kilka dni do Irlandii. Okazało się jednak, że Electric Boat Company posiada zrzeczenie się Hollanda do działania na terenie Europy, które prawdopodobnie zostało celowo lub przez pomyłkę podsunięte wiecznie zaaferowanemu wynalazcy. Wkrótce Holland zauważył też, że jego rola w firmie maleje i że jest odsuwany od prób i modyfikacji na *Hollandzie VI*. W listopadzie 1899 roku kolejna komisja US Navy testowała okręt i po raz kolejny nie doprowadziło to do żadnej decyzji. Electric Boat zdecydowała więc, aby okręt przeprowadzić do Waszyng-



Basen w New Suffolk na Long Island w 1902 r. - cztery 'Hollandy' amerykańskiej marynarki wojennej. Od lewej *Shark* (od końca 1911 r. *A-7*), tender *Kelpie*, *Moccasin* (jw., *A-4*), *Adder* (jw., *A-2*) i dziób nie zidentyfikowanego bliźniaka. W tle torpedowiec *Craven* (później dostał sygnaturę TB 10).

tonu, bliżej urzędniczych oczu. Rejs odbył się śródlądowymi i przybrzeżnymi wodami wschodniego wybrzeża, bowiem żadna firma ubezpieczeniowa nie chciała ubezpieczyć nawet jednorazowego rejsu pełnomorskiego tak dziwnej jednostki. *Holland VI* dotarł na miejsce na Boże Narodzenie 1899 roku. Tutaj 23 marca 1900 roku na rzece Potomac przeprowadzono kolejne próby, tym razem w obecności senatorów i wyższych oficerów US Navy. I wreszcie nadszedł upragniony sukces – 11 kwietnia 1900 roku US Navy zakupiła okręt za 150 tys. dolarów i stała się drugą – po francuskiej – flotą świata, mającą w swym składzie okręt podwodny. Przez dwa lata prób Holland nieustannie udoskonalał okręt, a jego największym sukcesem było doprowadzenie go do utrzymywania równowagi wzdłużnej kadłuba podczas zanurzania. Był to największy problem wszystkich pionierskich okrętów podwodnych, które były niestabilne przy każdej próbie zanurzenia, głównie ze względu na duże ilości wody przelewającej się w kotłach parowych i zbiornikach balastowych. Próbowano z tym walczyć na różny sposób, nawet za pomocą przesuwających się w kadłubie przeciwwag (Nordenfelt), jednakże trymowanie było jednym z największych problemów pływania podwodnego. Zbiorniki zanurzeniowe *Hollanda* zostały ostatecznie tak dobrane, że wypełniały się w całości, nie pozostawiając żadnej przestrzeni powietrzu. Z kolei zbiorniki trymujące miały jedynie 60 cm długości, co pozwalało na w miarę spokojne i delikatne wyrównywanie kadłuba. W efekcie mający zerową pływalność *Holland VI* mógł się zanurzać tylko za pomocą sterów głębokości i nie „leciał" dziobem w dół, jak większość innych jednostek.

Holland VI został w czerwcu 1900 roku przeprowadzony przez ludzi Hollanda do Newport (stan Rhode Island), gdzie 12 października 1900. oficjalnie wcielono go do US Navy jako USS *Holland*. W tym czasie marynarka amerykańska zamówiła siedem kolejnych jednostek (sześć 7 czerwca 1900 r., siódmą 25 sierpnia). *Holland* pozostawał w służbie do 20 czerwca 1905 roku, kiedy to zaplanowano w Norfolk Navy Yard wymianę zużytych akumulatorów. Po ich wyjęciu w sierpniu okręt został w zasadzie pozostawiony samemu sobie. Jego dziennik okrętowy kończy się na 30 lipca 1907 roku. Po skreśleniu z listy floty 21 listopada 1910 roku jednostkę ustawiono przy nabrzeżu US Naval Academy w Annapolis, stolicy stanu Maryland. W roku 1913 została sprzedana na złom i przeholowana na Petty Island na rzece Delaware. W 1915 załadowano okręt na specjalną niskopodwoziową przyczepę, by w ten sposób dowieźć go na miejsce złomowania, jednakże w roku kolejnym właściciel – firma Henry A. Hitner & Sons Company przewiozła *Hollanda* do Filadelfii na wystawę „Today and Tomorrow". Po akcji prasowej rozpętanej przez jednego z byłych członków załogi okrętu został on w roku 1916 odkupiony od Hitnera przez dra Gibbonsa z Nowego Jorku i ofiarowany temu miastu. 25 maja 1917 roku *Holland* wrócił drogą lądową do Nowego Jorku i został

Wystawione przez dźwig pływający dwa amerykańskie 'Hollandy' – *Porpoise* (od końca 1911 r. *A-6*) i *Shark* (jw., *A-7*) - na nabrzeżu New York Navy Yard w czerwcu 1905 r. Widoczna idea mechanizmu otwierania jedynej, dziobowej wyrzutni torped, tu kal. 450 mm, oraz stępki przeciwprzechyłowe.

Pierwszy holenderski okręt podwodny - *Luctor et Emergo*, wcielony w 1906 r. jako *Onderzee boot 1* (nazywany też *Onderzeesche torpedoboot 1*, później skrócone do *O 1*) w czasie marszu na powierzchni. Widać dobrze efekt falowy wytworzony przez poruszający się kadłub. Kiosk jest już większy niż na wcześniejszych 'Hollandach'.

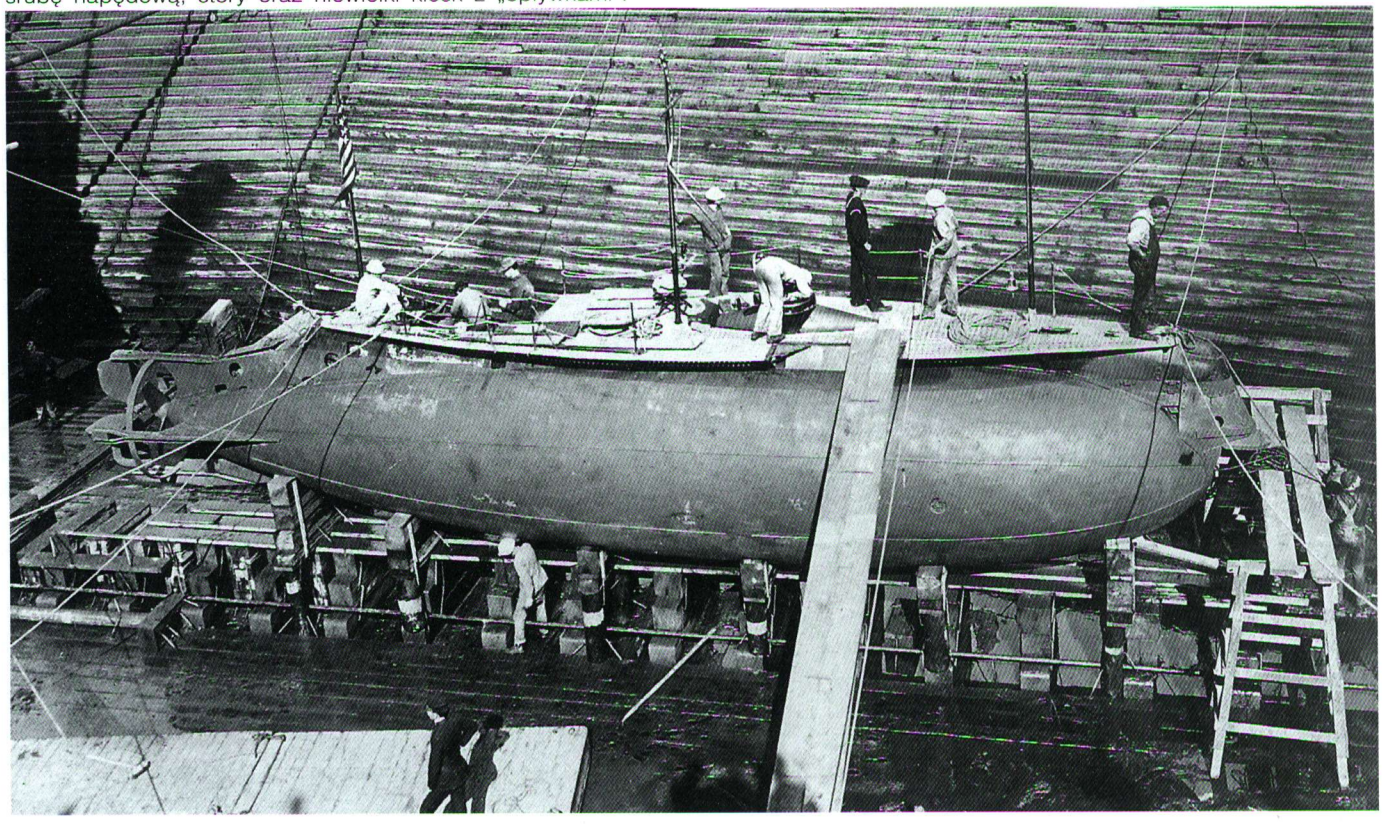
Ostatnie lata życia Hollanda

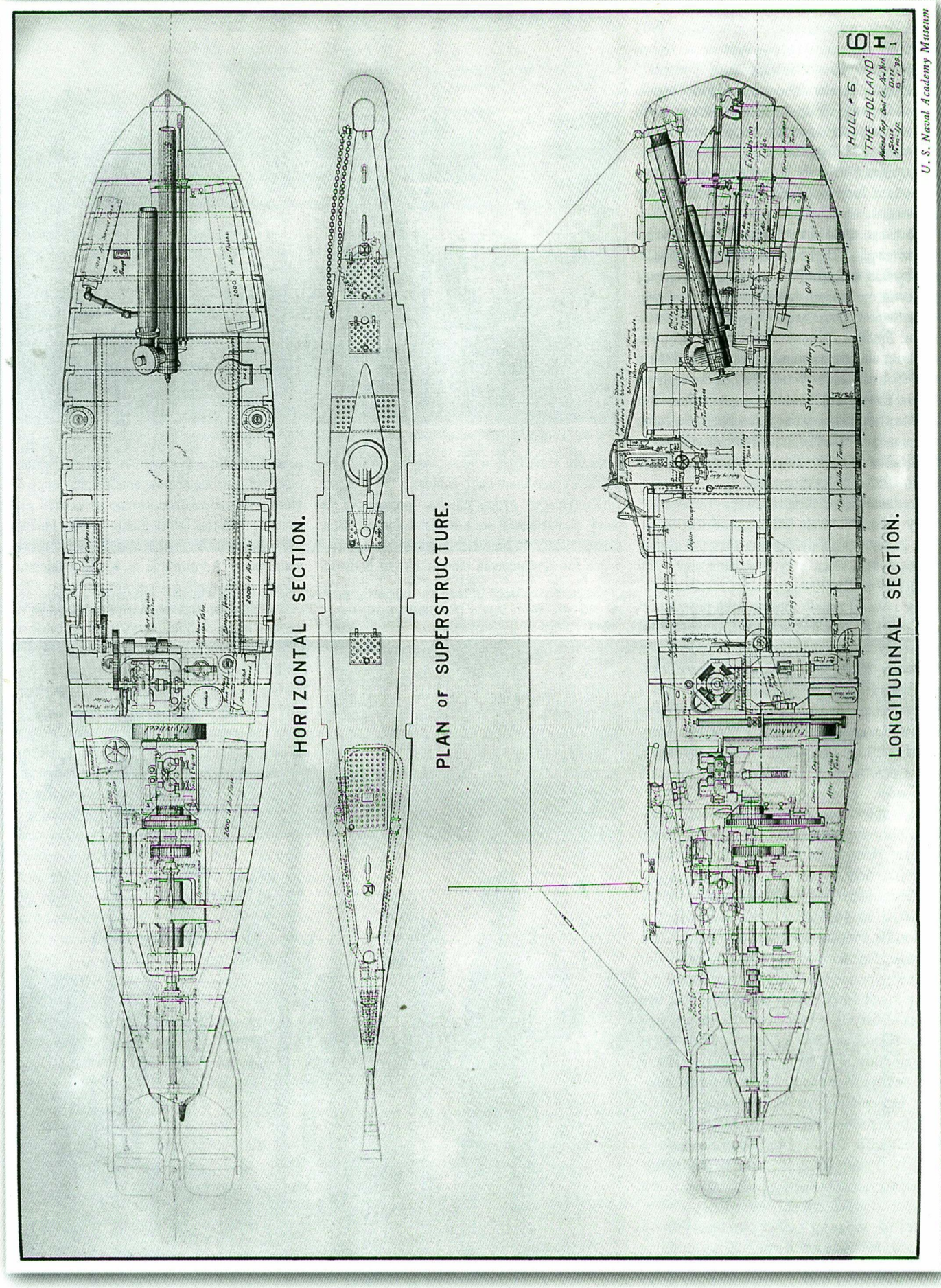
Holland VI był ostatnim okrętem, który od początku do końca był dziełem irlandzkiego wynalazcy. W łapiącej coraz więcej zamówień firmie nie było miejsca na wizjonerów i eksperymentatorów – liczyło się spełnianie życzeń potencjalnych klientów. Natomiast John Holland chciał nieustannie eksperymentować i rozwijać swoje dzieła. Dążył też do zbudowania prawdziwego okrętu podwodnego, czyli takiego, który w większości swojej służby będzie operował spod wody (*submarine*). Tymczasem zapotrzebowania flot wojennych sprowadzały się do posiadania torpedowca, który może po ataku uciec pod wodę (*submersible*). Electric Boat chciała budować takie okręty, Holland nie chciał takich projektować. Rozgoryczony wprowadzaniem do jego projektów nie uzgodnionych z nim poprawek z trudem wytrzymał do końca swego pięcioletniego kontraktu i z dniem 31 marca 1904 roku zrezygnował z pracy, mimo że dopiero teraz zaczęła ona przynosić efekty. Miał 63 lata i nadal chciał projektować okręty podwodne. Przedstawił US Navy projekt jednostki mogącej osiągać prędkość 22 w. w stanie półzanurzonym (przy pomocy prymitywnych chrapów), który został nawet przetestowany w basenie Washington Navy Yard. Po cichu udzielał także instrukcji Kogiro Matsukacie, dyrektorowi stoczni Kawasaki w Kobe, budującej dwie jednostki według planów Hollanda (japońskie *No. 6* i *No. 7*). W roku 1905 założył John P. Holland Submarine Boat Company, chcąc za jej pomocą zdobywać zagraniczne zamówienia. Jego byli partnerzy w interesach byli jednak bezwzględni, wytaczając w październiku 1905 roku proces, mający na celu wydanie mu zakazu projektowania, sprzedawania projektów i brania udziału w jakichkolwiek pracach związanych z budownictwem okrętów podwodnych. Pozew został ostatecznie odrzucony, jednakże odstraszył od Hollanda potencjalnych inwestorów. Zrezygnowany konstruktor powrócił do idei zbudowania samolotu, chociaż zdążył jeszcze nakreślić szkic... pasażerskiego statku podwodnego do odbywania wycieczek weekendowych. Powrócił do uczenia dzieci w szkole parafialnej. Zmarł na zapalenie płuc 12 sierpnia 1914 roku w Newark w stanie New Jersey. Ten skromny człowiek, samouk i marzyciel jest dziś nieco zapomnianą postacią. Pozbawiony zaplecza badawczego i większych pieniędzy wypracował projekt okrętu podwodnego, który wzbudził zainteresowanie czterech wielkich flot, w tym Royal Navy. Było to niezwykłe ukoronowanie wieloletnich wysiłków Hollanda.

Losy innych projektów Hollanda

Projekty Hollanda, w mniej lub bardziej zmodyfikowanej formie trafiły do pięciu marynarek wojennych świata. Pierwszą była US Navy, która oprócz *Hollanda* zamówiła osiem kolejnych jednostek. Pierwszą był *Fulton*, zbudowany w stoczni Lewisa Nixona w Elizabethport i wodowany 12 czerwca 1901 roku. Miał kadłub o wymiarach 19,3 x 3,58 m i wyporność 120 ts (wg innych danych 105/124 ts). Jego uzbrojeniem była jedna torpeda w pojedynczej wyrzutni. Służył jako prototyp dla całej serii jednostek, które John Holland Torpedo Boat Co. sprzedała US Navy i za granicę. 28 kwietnia 1904 roku został zakupiony przez Rosjan, którzy planowali użycie go przeciwko Japończykom. Po przewiezieniu do Kronsztadu na statku *Menatik* (1 lipca 1904 r.) – jako „kocioł parowy" – okręt, którego nazwę zmieniono na *Som*, został w częściach

Holland (ex post dostał sygnaturę SS 1) w kamiennym suchym doku w Nowym Jorku w 1901 r. Okręty Johna Hollanda na pierwszy rzut oka wyglądały niczym grube kluchy, ale były doskonale przystosowane do żeglugi pod wodą. Tu widać nadbudowany pokład (dlatego niektórzy podwodniacy nazywają taką strukturę nadbudówką) ze sporą ilością elementów wyposażenia, śrubę napędową, stery oraz niewielki kiosk z „opływkami".





Datowany na 8 stycznia 1899 r. plan *Hollanda VI* z działem pneumatycznym kal. 214 mm na pociski dynamitowe (pierwotnie drugie takie było na rufie, ale zostało zdemontowane).

wystawiony w Starlight Park na Wystawie Międzynarodowej, która trwała od lipca 1918 do 1924 roku. Kadłub pozostawał tam prawdopodobnie do roku 1932, po czym został sprzedany na złom za 100 dolarów. W roku 1920, kiedy to US Navy wprowadziła sygnatury do nazw okrętów podwodnych *Holland* otrzymał ex post („pośmiertnie", choć fizycznie jeszcze istniał) sygnaturę SS 1.

przewieziony koleją transsyberyjską do Władywostoku i spuszczony na wodę w lutym 1905 roku. W marcu przybyły zakupione w Niemczech torpedy firmy Schwarzkopff i *Som* odbył kilka patroli, przebywając w morzu przez prawie 9 dni i próbując nawet dokonania jednego ataku torpedowego na japońskie torpedowce. Okręt dotrwał do I wojny światowej i zatonął na Bałtyku 10 maja 1916 roku po kolizji ze szwedzkim parowcem *Angermanland*. (wg innych danych *Ingermanland*).

10 lutego 1904 roku rosyjska marynarka zakupiła też plany Hollanda i zmontowała w Stoczni Newskiej w Sankt Petersburgu kolejnych pięć jednostek, do których sekcje zostały przywiezione ze Stanów Zjednoczonych (typ *Som*: *Szczuka, Łosoś, Bieługa, Pieskar* i *Stierlad* plus dodatkowy okręt zbudowany samodzielnie przez Rosjan w 1907 r. – *Sudak*). Wszystkie one dotrwały na Morzu Czarnym do końca I wojny światowej i albo zostały złomowane przez Niemców, albo zatopione w Sewastopolu przez wojska interwentów (*Łosoś* i *Sudak*). Te dwa ostatnie wydobyto około 1932 roku i złomowano.

Po zamówieniu prototypowego *Fultona* US Navy zakontraktowała kolejnych siedem jednostek, które były zmodyfikowaną wersją *Hollanda*, wyposażoną w mocniejszy silnik benzynowy (160 KM). Pięć z nich (*Plunger*, *Adder*, *Moccasin, Porpoise* i *Shark*) zostało zbudowanych przez stocznię Lewisa Nixona, dwa kolejne (*Grampus* i *Pike*) powstały w stoczni Union Iron Works w San Francisco. 26 sierpnia 1905 roku *Plunger* dokonał historycznego półgodzinnego zanurzenia z prezydentem Theodorem Rooseveltem (Oyster Bay na Long Island). Oprócz *Plungera*, który został skreślony z listy floty 24 lutego 1913 roku, reszta przetrwała w US Navy do 16 stycznia 1922 roku.

Niewątpliwie największym sukcesem i uznaniem dla Johna Hollanda było zakupienie jego projektu przez Royal Navy, nie dość że najpotężniejszą flotę świata, to jeszcze wiodącą pod względem okrętowej myśli technicznej. Brytyjczycy od lat świadomie ignorowali wszelkie amatorskie projekty pojazdów podwodnych, nie inicjując samemu żadnych własnych badań. Takie postępowanie było głęboko uzasadnione pozycją Royal Navy. Okręt podwodny miał być bronią słabszych, a więc ze swojej natury jego zalety skierowane były przeciwko dominującej pozycji floty brytyjskiej (podobna, z czasem krótkowzroczna polityka dotyczyła broni minowej). Oczywiście brytyjscy obserwatorzy przyglądali się różnym projektom (jednostkom duetu Nordenfeld & Garret, *Plungerowi* Hollanda, a także wszystkim postępom, jakie w tej dziedzinie uzyskiwali Francuzi), jednakże żaden z nich swoją sprawnością ani nie zagrażał Royal Navy, ani też nie mógł jej zaoferować ofensywnych walorów. Jednakże z końcem XIX wieku Naval Intelligence Division został wręcz zalany napływającymi doniesieniami o „epidemii" w budownictwie okrętów podwodnych – wyglądało na to, że wszystkie państwa eksperymentują z tą nową bronią osiągając coraz to większy poziom doskonałości. Tymczasem Royal Navy nie miała dosłownie żadnych doświadczeń z tego typu jednostkami i nie była w stanie szybko zbudować nawet eksperymentalnej jednostki. W sierpniu 1900 roku adm. Arthur Wilson, Controller of the Navy, skontaktował się z Holland Torpedo Boat Company w celu omówienia możliwości zbudowania lub dostarczenia planów okrętu podwodnego. Isaac Rice wyruszył do Wielkiej Brytanii i otrzymał wstępne zamówienie na pięć jednostek, które miały zostać zbudowane na licencji przez stocznię Vickersa (która kupiła patenty Hollanda już w 1899 r.). Wszystkie te ruchy były wykonywane przez Admiralicję w wielkiej tajemnicy

Idący w silnym przegłębieniu brytyjski *Holland No. 2*.

Dowódca i kadeci z Naval Academy w Annapolis na pokładzie *Hollanda* przygotowują się do tzw. rejsu poznawczego ok. 1901 r. Ze rufą dziób jachtu parowego US Navy.

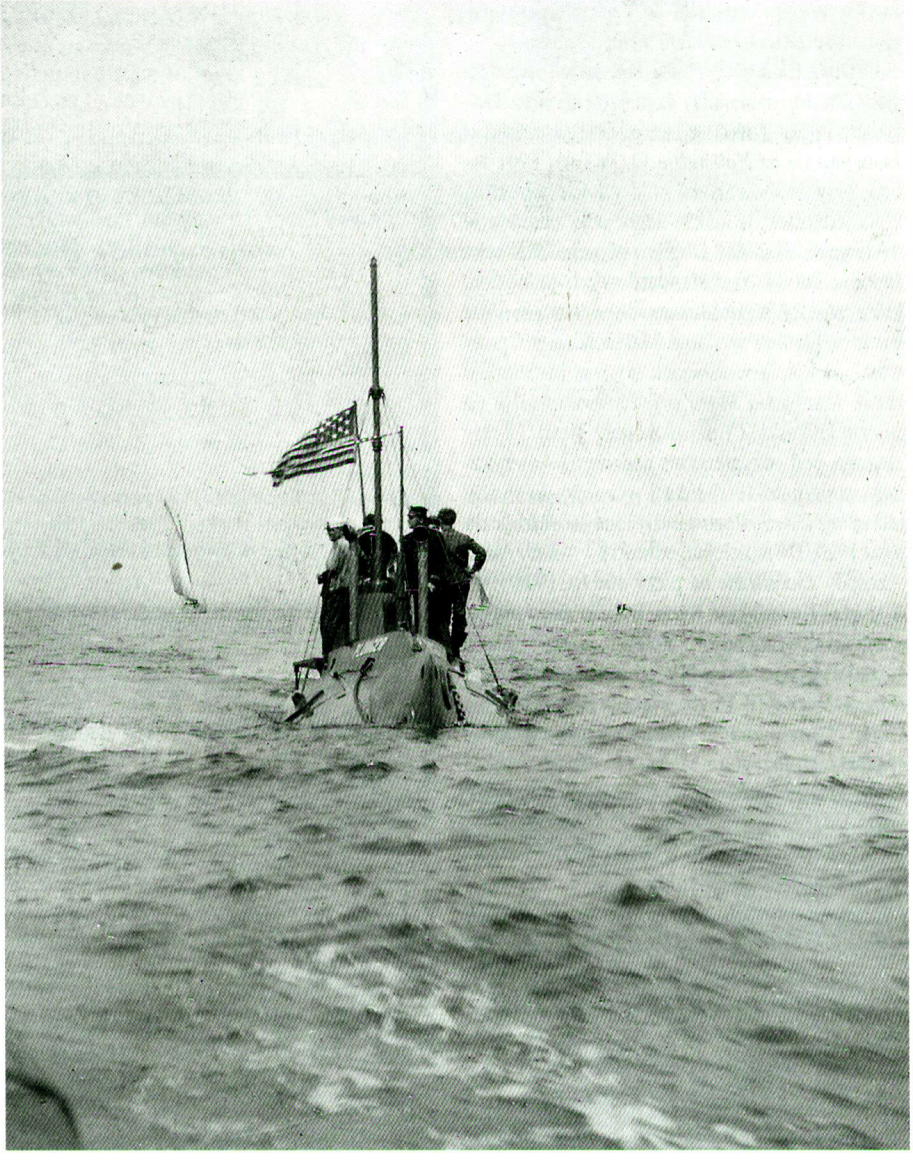
Okręty zaprojektowane i zbudowane pod nadzorem Johna P. Hollanda

Nazwa	Daty budowy	Losy okrętu
Holland I	1877-1878, Albany City Iron Works, stan Nowy Jork	zatopiony na rzece Passaic w 1878, wydobyty w 1927, następnie w ekspozycji Paterson Museum
Holland II – Fenian Ram	3.05.1879, wod. ...05.1881, Delameter Iron Works, Nowy Jork	od 1927 w ekspozycji Paterson Muzeum
Holland III – Fenian Model	ok. 1881	zatonął w Zatoce Nowojorskiej w listopadzie 1883
Holland IV – Zalinski Boat	wod. 4.09.1885 przez Nautilus Submarine Boat Co. w forcie Lafayette, Brooklyn	uszkodzony podczas wodowania, prawdopodobnie rozebrany kilka lat później
Holland V – Plunger	wod. 7.08.1897. w Columbian Iron Works, Baltimore	nigdy nie ukończony, złomowany w 1917
Holland VI	wod. 17.05.1897 w Crescent Shipyard, Elizabethport, NJ	skr. 21.11.1910, złomowany ok. 1932
No 6,	wod. 28.09.1905 w stoczni Kawasaki w Kobe/ /30.06.1906	zatonął w katastrofie 15.04.1910 koło Kure, wydobyty, wyremontowany i po skreśleniu w 1920 ustawiony jako pomnik przed szkołą podwodnego pływania w Kure
No 7	28.09.1905/30.03.1906	skreślony w 1923, złomowany. Uwaga: Niezależny projekt Hollanda, nadzorowany przez jego współpracowników

przed opinią publiczną i parlamentem. Wobec oficjalnej doktryny mówiącej o niezainteresowaniu Royal Navy okrętami podwodnymi Admiralicja potrzebowała gładkiej wymówki uzasadniającej tę zmianę i przyznanie na nią środków przez parlament. Uzasadnienie było pomysłowe i wykrętne – Royal Navy chciała posiadać kilka okrętów podwodnych, aby wypracować sobie najlepsze metody do walki z nimi. Pieniądze zostały przyznane. W rzeczywistości Royal Navy nie miała wyboru. Projekt Hollanda był co prawda dużo mniej zaawansowany od jednostek francuskich (które miały zasięg podwodny trzykrotnie większy od amerykańskiej jednostki), te jednak – mimo prób „zdobycia" planów – pozostawały poza zasięgiem Brytyjczyków. Pierwszy okręt na amerykańskiej licencji – *Holland No. 1* – został wodowany w Barrow-in-Furness 2 października 1901 roku. Do czerwca 1902 roku stocznia Vickersa wodowała kolejne cztery jednostki. Firma Vickersa otrzymała od Royal Navy wyłączność na dostawę okrętów podwodnych do roku 1906, przedłużoną później do 1912 (patrz „MSiO", nr 2/2005). John P. Holland, który rozwinął swoje pierwsze projekty za pomocą pieniędzy antyangielskiej irlandzkiej organizacji terrorystycznej niespodziewanie stał się „ojcem" brytyjskich okrętów podwodnych. Brytyjczycy nie byli zadowoleni z planów dostarczonych przez Electric Boat Co. – były niekompletne i zawierały mnóstwo błędów. Po pierwszym wypadku, kiedy jeden z okrętów niemalże stanął rufą do góry w basenie portowym, Electric Boat zezwoliła Vickersowi na dokonywanie modyfikacji w planach. W przyszłości Vickers kilkakrotnie pomagał Electric Boat wykupując udziały tej firmy. Pięć „Hollandów" wcielonych do służby w Royal Navy w latach 1902-1903 nigdy nie ujrzało wojennej służby w tej flocie, służąc jedynie jako jednostki doświadczalne do rozwoju broni podwodnej. Wszystkie wycofano ze służby w latach 1912-1913. *Holland 1* w drodze do stoczni złomowej urwał się z holu i zatonął niedaleko Plymouth. Wydobyty w roku 1982, został umieszczony w Royal Navy Submarine Museum w Gosport (koło Portsmouth). Na początku 1993 roku okazało się, że strukturalny stan stali użytego do budowy kadłuba jest tak zły, że w ciągu kilku lat jednostka rozsypie się w proch. Kadłub został umieszczony na cztery lata (1994-1998) w zbiorniku wypełnionym pięcioprocentowym roztworem węglanu sodu. Po tej kuracji okręt powrócił na ekspozycję. Obliczenia przeprowadzone na jego kadłubie wykazały, że 30-metrowa maksymalna głębokość zanurzenia była dla tych jednostek ryzykowna, przeprowadzone według najnowszych metod obliczenia wskazywały na 20 m.

Marynarka brytyjska nie zamierzała zamawiać dalszych okrętów podwodnych za granicą. Już w trakcie budowy 'Hollandów' Vickers, z pomocą kmdra Bacona – inspektora okrętów podwodnych Royal Navy przygotowywał plany własnych jednostek. Powstałe w ten sposób 13 jednostek typu 'A' było pierwszymi, choć niezbyt szczęśliwymi okrętami podwodnymi, które Royal Navy eksploatowała w normalnej służbie. Zbudowanie tak wielu jednostek dobitnie wskazy-

„Drugi" *Plunger* (od końca 1911 r. *A-1*) widziany od dziobu w 1905 r. w Oyster Bay, Long Island. Większa część kadłuba – podobnie jak przy górze lodowej – znajduje się pod wodą.



wało, że Admiralicji wcale nie chodziło o wypracowanie skutecznych metod do walki z okrętami podwodnymi. O tym małym kłamstwie brytyjska opinia publiczna szybko jednak zapomniała.

Trzecią europejską flotą, która zakupiła jednostki Hollanda była flota holenderska. Już podczas swojej europejskiej podróży w roku 1899 John Holland nawiązał kontakt z kmdrem Adrianem Trompem, proponując mu rozważenie założenia firmy, która miałaby budować okręty podwodne. Było to jeszcze przed przekazaniem wszystkich swoich patentów Electric Boat Company, które nastąpiło w roku 1900, jednakże z mocą wsteczną od 1 kwietnia 1899. Holland równolegle rozmawiał też przez pośredników z Arie Smitem, dyrektorem stoczni K.M. De Schelde z Vlissingen. Po wybuchu konfliktu z Isaakiem Rice o prawa do projektów Holland informował Holendrów o wadach projektów, które bez jego wiedzy „udoskonalili" jego partnerzy. Ostatecznie jednak stocznia De Schelde kupiła licencję od Electric Boat Co. Budowa okrętu podwodnego *Luctor et Emergo*, będącego kopią jednostek zakupionych przez US Navy rozpoczęła się 1 czerwca 1904 roku. Okręt wodowano 8 lipca 1905 i po wielu próbach, także z amerykańską załogą został on ostatecznie kupiony przez marynarkę holenderską 21 grudnia 1906 roku. Wcielony do służby jako *Onderzee boot 1*, a jakiś czas potem przemianowany na *O-1*, służył do roku 1920. Jego niewielki kiosk stoi do dziś w charakterze pomnika na terenie stoczni w Den Helder.

Ostatnią flotą, jaka miała 'Hollandy' była flota japońska. Jej wysłannicy kontaktowali się z Hollandem od roku 1897. Kilku japońskich oficerów zanurzało się na *Hollandzie VI*. W roku 1901 Japończycy próbowali zakupić od Electric Boat kilka jednostek, jednakże negocjacje zakończyły się niepowodzeniem. Dopiero w maju 1904 roku Japonia kupiła pięć standardowych jednostek, które zostały wyprodukowane w stoczni Fore River w Quincy w stanie Massachusetts i przewiezione koleją w sekcjach do Seattle. Stamtąd statek *Kanagawa Maru* przetransportował je do stoczni Gokaska, (Yokosuka Navy Yard). Okręty złożono pod inżynierskim nadzorem Amerykanów w sierpniu 1905 roku i wcielono do służby jako *No. 1 – 5*. Pozostawały one w służbie do roku 1920. Dwie kolejne jednostki – *No. 6* i *No. 7* – zostały zbudowane na przełomie lat 1904/1905 w stoczni Kawasaki w Kobe. Były to nieco mniejsze wersje 'Hollandów', których plany Holland sprzedał Japończykom bez pośrednictwa Electric Boat. Ich specyfiką była większa moc silników. Okręty zostały zbudowane pod nadzorem amerykańskiego inżyniera Masona C. Chace'a i jednego z członków załogi *Hollanda VI*. *No. 6* zatonął 15 kwietnia 1910 roku z powodu zalania prymitywnych chrapów. Kadłub spoczął na głębokości jedynie 16 m, jednakże brak śluzy wyjściowej nie pozwolił załodze na wydostanie się z kadłuba. Okręt został wydobyty następnego dnia wraz z ciałami marynarzy i prowadzonymi aż do końca przejmującymi zapiskami jego dowódcy. Po około 10 latach skasowany *No. 6* został ustawiony jako pomnik przed szkołą podwodnego pływania w Kure.

FOT.: US NAVY, CML, ARCHIWUM.

Okręty zbudowane wg projektów Hollanda

Nazwa	Daty budowy	Losy okrętu
Holland No. 1	poł. st. 4.02.1901 w stoczni Vickersa w Barrow-in-Furness, wod. 2.10.1901, w służbie od 2.02.1903	zatonął w 1913 w drodze do stoczni złomowej, wydobyty w 1982; po kilkuletniej konserwacji w ekspozycji muzeum okrętów podwodnych w Gosport
Holland No. 2	4.02.1901/21.01.1902/ /1.08.1902	sprzedany na złom 7.10.1913
Holland No. 3	4.02.1901/9.05.1902/ /1.08.1902	sprzedany na złom 7.10.1913
Holland No. 4	wod. 23.05.1902/ /2.08.1902	zatopiony podczas prób artyleryjskich w październiku 1912
Holland No. 5	wod. 10.06.1902/ /19.01.1903	zatonął 8.08.1912 podczas holowania do stoczni złomowej
Plunger (od 12.04.1910 *A-1*)	poł. st. 21.05.1901 w Crescent Shipyard, Elizabethport, NJ, wod. 1.02.1902, w służbie od 19.09.1903	skreślony 12.04.1913, używany jako okręt cel pod nazwą „Target E", sprzedany na złom 26.01.1922
Adder (od 17.12.1911 *A-2*)	3.10.1900/22.07.1901/ /12.01.1903	skr. 16.01.1922
Grampus (*A-3*, data jw.)	10.12.1900 (Union Iron Works w San Francisco)/ /21.07.1902/28.05.1903	skr. 16.01.1922
Moccasin (*A-4*, jw.)	8.11.1900/20.08.1901/ /17.01.1903	skr. 16.01.1922
Pike (*A-5*, jw.)	10.12.1900 (Union Iron Works w San Francisco)/ /14.01.1903/28.05.1903	skr. 16.01.1922
Porpoise (*A-6*, jw.)	13.12.1901/23.09.1901/ /19.09.1903	skr. 16.01.1922
Shark (*A-7*, jw.)	11.01.1901/19.10.1901/ /19.09.1903	skr. 16.01.1922
Uwaga: w 1920 otrzymały oznaczenia SS-2 – SS-8; zatopione jako okręty-cele u wybrzeży Filipin		
Som (ex *Fulton*)	wod. 2.06.1901 w Crescent Shipyard, Elizabethport, NJ, jako *Fulton*, 28.04.1904, zakupiony przez marynarkę rosyjską, przemianowany 13.06.1904 na *Som*	zatonął 10.05.1915 po zderzeniu ze szwedzkim parowcem *Angermanland* niedaleko Wysp Alandzkich
Szczuka	wod. 15.10.1904 w Stoczni Newskiej w St. Petersburgu, w służbie od 17.06.1905	od 24.02.1918 w rękach niemieckich, złomowany przez Niemców
Łosoś	wod. ...09.1905	od 1.05.1918 w rękach niemieckich, przejęty w listopadzie przez oddziały francuskie i zatopiony w Sewastopolu w kwietniu 1919, wydobyty ok. 1932 i złomowany
Bieługa	wod ...10.1905	los jak *Szczuka*
Pieskar	wod. ...10.1905	jw.
Stierljad	w służbie od ...05.1906	jw.
Sudak	w służbie od 22.11.1907	los jak *Łosoś*
Uwaga: Wszystkie, oprócz *Sudaka*, zbudowane z sekcji wyprodukowanych przez Electric Boat Co.		
Luctor e Emergo (od 21.12.1906 *Onderzee boot 1*, potem *O-1*)	1.06.1904 w KM De Schelde w Vlissingen/8.07.1905/ /21.12.1906	skr. w 1920
No 1	wod. 20.03.1905 w Yokosuce/1.08.1905	skr. w 1920
No 2	2.05.1905/5.09.1905	jw.
No 3	16.05.1905/5.09.1905	jw.
No 4	27.05.1905/1.10.1905	zatonął 14.11.1916 w Kure, wydobyty i złomowany
No 5	13.05.1905/1.10.1905	skr. w 1920
Uwaga: Wszystkie zbudowane z sekcji wyprodukowanych w Fore River Co. w Quincy (USA)		

Włochy Liniowce pasażerskie *Galileo Galilei* i *Guglielmo Marconi*

Nazwa	stocznia	nr budowy	wodow.	wejście do eksp.
Galilei Galilei	Cantieri Riuniti dell`Adriatico, Monfalcone	1862	02.07.1961	...03.1963
Guglielmo Marconi	jw.	1863	24.09.1961	...10.1963

Główne dane techniczne

Właściciel/operator	Lloyd Triestino, Societe per Azioni di Navigazione, Genua
Pojemność	27 888 (G.G.)/27 905 (G.M.) BRT
Wymiary	213,65 x 28,71 x 8,65 m
Napęd	2 zespoły turbin parowych De Laval-San Andrea z przekładniami redukcyjnymi, 3 kotły parowe Babcok & Wilcox
Liczba śrub	2
Moc siłowni	44 000 KM
Prędkość	24 w., maksymalna – 27,3 (G.G.) i 26,4 w. (G.M.)
Liczba pasażerów	
I klasa	156
II klasa	1594
Liczba załogi	443

Prowadząca swoją działalność od końca lat 30. XIX w. włoska firma armatorska Lloyd Triestino zajmowała się głównie żeglugą pasażersko-towarową na Adriatyku, Morzu Śródziemnym i Morzu Czarnym, jednak jej statki docierały również na Daleki Wschód oraz do Australii. Na przełomie lat 50. i 60. XX w. właśnie na linię australijską przedsiębiorstwo postanowiło wybudować dwa duże bliźniacze jednokominowe turbinowce. Wprowadzone do eksploatacji w roku 1963 Galileo Galilei i Guglielmo Marconi były największymi i najszybszymi statkami pasażerskimi armatora. Dla Lloyd Triestino pływały do drugiej połowy lat 70., operując na linii Genua-Sydney (Genua-Neapol-Mesyna-Teneryfa-Kapsztad-Fremantle-Melbourne-Sydney). Ich prędkość marszowa 24 w. pozwalała na pokonanie tej trasy w 23 dni. Pierwotnie statki przechodziły przez Kanał Sueski do czasu jego zamknięcia w roku 1967, później zaś pływały via Kapsztad i Durban. Po przejęciu obu jednostek przez włoskiego armatora Italia Line ich głównym zadaniem stało się odbywanie rejsów wycieczkowych. W roku 1983 statki sprzedano innym firmom żeglugowym - Galileo Galilei trafił do greckiego Chandrisa, a Guglielmo Marconi - do włoskiej Costy. W sumie obie jednostki eksploatowane były przez prawie 40 lat i dopiero całkiem niedawno zakończyły swój żywot.

Statki pasażerskie typu Galileo Galilei miały charakterystyczne dla włoskiej szkoły budownictwa okrętowego lat 50. i 60. wyjątkowo zgrabne sylwetki z wysuniętymi w przód dziobnicami i nawisającymi rufami. Miały po jednym usytuowanym na dachu przedniej części nadbudówki maszcie o opływowym kształcie oraz po jednym lekko cofniętym w stronę rufy ładnie wyprofilowanym kominie. Do ewakuacji pasażerów i załogi w razie konieczności służyło po 16 dużych łodzi ratunkowych oraz po dwie mniejsze łodzie robocze (jak się później okazało w przypadku Galileo Galilei w 100 procentach wykazały one swoją przydatność). Kadłuby i nadbudówki obu liniowców malowano na biało z cienką jasnoniebieską linią na wysokości pokładu C, natomiast ich kominy - w kolorze żółtym z niebieską opaską i szczytem. Wentylatory, maszty i bomy ładunkowe były kremowe. Jednostki wyposażono w gruszki dziobowe oraz w płetwowe stabilizatory przechyłów typu Denny-Brown. Każda z obracających się 145 razy na minutę śrub napędzana była przez dwie turbiny - wysokociśnieniową i niskociśnieniową. Generatory prądotwórcze każdego ze statków miały moc pozwalającą na oświetlenie 75-tysięcznego miasta. Przystosowane również do odbywania rejsów wycieczkowych liniowce wprowadzały na trasę australijską nowe standardy odnośnie komfortu podróżowania. Każdy z nich posiadał pełną klimatyzację, wewnętrzną sieć telewizyjną, po dwa baseny, kinoteatr na 200 osób, ogród zimowy, salę taneczną, nowocześnie wyposażoną salę gimnastyczną, salę zabaw dla dzieci, salon do gry w karty oraz szereg pomieszczeń wypoczynkowych, sklepów, barów i restauracji.

Galileo Galilei wypłynął 23 marca 1963 roku w pierwszy z dwóch próbnych rejsów wycieczkowych po Morzu Śródziemnym. W swoją właściwą „dziewiczą podróż" na linii Genua-Sydney wyruszył 22 kwietnia tego roku. W roku 1964 jego pojemność nieznacznie wzrosła do 27 907 BRT. W październiku 1968 roku statek powrócił z Sydney do Genui via Kanał Panamski. Niezależnie od rejsów linio-

Stany Zjednoczone McDonnell Douglas F/A-18A/B *Hornet*

Główne dane taktyczno-techniczne

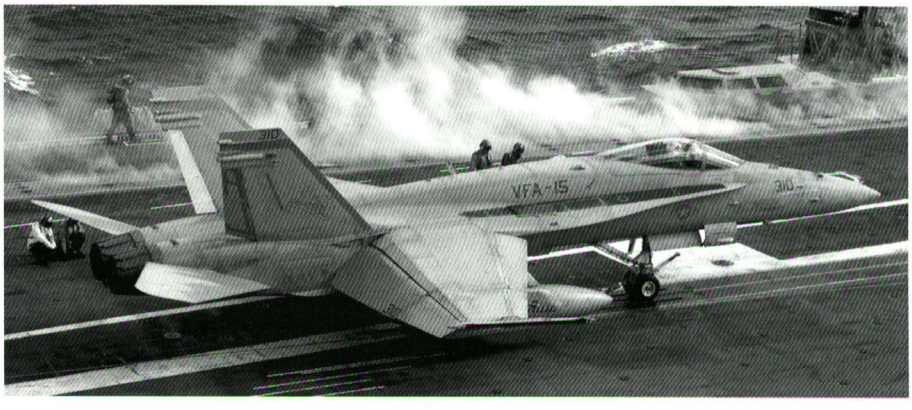
F/A-18A/B *Hornet*

Wymiary:	
długość	17,07 m
rozpiętość	11,43 m (bez pocisków)
wysokość	4,66 m
powierzchnia nośna	37,16 m2
masa własna	10 810 kg
maks. masa startowa	23 540 kg
Osiągi:	
prędkość maks.	Ma = 1,8
pułap	15 200 m
wznoszenie	280 m/s
zasięg maks.	3800 km
Uzbrojenie:	1 działko M61A kal. 20 mm
podwieszane:	4 pociski AIM-7 Sparrow i 2 pociski AIM-9 Sidewinder, bomby,
pociski rakietowe:	AGM-65 Maverick, AGM-62 Walleye, AGM-84 Harpoon, AGM-88 Harm

W końcu lat 60. i na początku lat 70. ub.w. US Navy zaczęła poszukiwać tańszej alternatywy dla swojego najnowszego myśliwca pokładowego Grumman F-14 Tomcat. Koncepcja lekkiego taniego myśliwca pokładowego spotkała się jednak ze znacznymi oporami. Opracowanie takiego samolotu dla USAF, w ramach konkursu LWF (Light Weight Fighter), dało impuls dla Kongresu, który narzucił marynarce zakup morskiej wersji zwycięzcy na lekki myśliwiec dla USAF, czyli myśliwca General Dynamic YF-16. US Navy nie chciała jednak kupować samolotu lotnictwa i pod pozorem nieprzydatności F-16 Fighting Falcon na lotniskowce, wybrała konkurencyjnego Northrop YF-17. Na jego bazie firma McDonnell Douglas opracowała poważnie zmienioną morską wersję, oznaczoną F-18 (wersja jednomiejscowa) i TF-18 (wersja dwumiejscowa), które to oznaczenia w 1984 r. oficjalnie zmieniono na F/A-18A i F/A-18B. W założeniu F/A-18 miał wejść do uzbrojenia nie tylko dywizjonów myśliwskich (na miejsce wycofywanych McDonnell F-4 Phantom II i LTV F-8 Crusader), ale także do uzbrojenia dywizjonów szturmowych, na miejsce Douglas A-4 Skyhawk i LTV A-7 Corsair II. Początkowo planowano nawet zbudowanie trzech różnych wersji – myśliwskiej F-18, szturmowej A-18 i szkolnej TF-18. Piechota morska – US Marine Corps, która ostatecznie zrezygnowała z zakupu F-14, zamierzała zakupić swoją odmianę A-18 i F-18. W końcu jednak, jeszcze na etapie projektowania samolotu i jego wyposażenia udało się połączyć wszystkie te wersje w dwie: jedno- i dwumiejscową, obie uniwersalne, zdolne do wykonywania wszystkich zadań.

Samolot został zbudowany w układzie górnopłata z pasmowym skrzydłem trapezowym i zdwojonym usterzeniem pionowym, z dwoma silnikami w tylnej części kadłuba i bocznymi chwytami powietrza, umieszczonymi pod trzykadłubowymi napływami. Napęd F/A-18A i F/A-18B stanowiły dwa silniki General Electric F404-GE-400 o ciągu 47,12 kN bez i 70,23 kN z dopalaniem. Od samego początku samolot wyposażono w czterokanałowy, cyfrowy aktywny układ sterowania. Został on dwukrotnie zdublowany (trzy niezależne układy). Jak na czasy, w których zbudowano samolot, w jego konstrukcji użyto dość nowoczesnych materiałów. Śmiało wkroczyły kompozyty, z których wytworzono blisko 40 %

Hornet F/A-18A/B



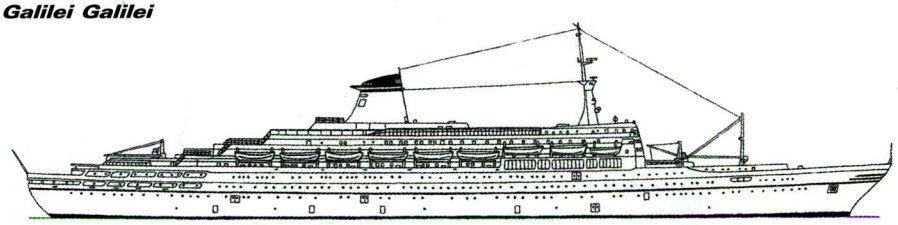
wych w tym okresie pływał także z wycieczkami. W czasie jednego z takich rejsów, 13 stycznia 1975 roku wszedł na skały u wybrzeży Afryki Zachodniej. Został skierowany do Monrovii, gdzie dokonano oględzin podwodnej części kadłuba i stwierdzono dość poważne uszkodzenia. Wycieczka oczywiście została przerwana, a Galileo Galilei przeszedł do Genui na naprawę. Po wycofaniu przez rząd włoski subsydiów dla armatora w połowie lat 70. statek pływał jeszcze na linii australijskiej do maja 1977 roku. Od 21 października tego roku do 24 marca 1979 jednostka była przebudowywana na jednoklasowy wycieczkowiec w stoczni Cantieri Navali Riuniti w Palermo. Po zakończeniu prac jej pojemność osiągnęła 28 083 BRT, a liczba zabieranych pasażerów wynosiła 900. Nowym właścicielem statku stał się genueński armator Italia Crociere Internationali S.p.A., który jednak niezbyt udanie eksploatował go w rejsach wycieczkowych po Morzu Śródziemnym. Po kilku rejsach śródziemnomorskich jednostka została odstawiona w Genui. Od początku 1981 roku odbywała dwutygodniowe rejsy wycieczkowe ponownie po Morzu Śródziemnym (czarter Chandris Line), jednak już od października znowu stała w Genui.

22 października 1983 roku statek stał się własnością greckiej firmy żeglugowej Chandris Cruises (Fourth Transoceanic Shipping Company Ltd), a jego portem macierzystym została Panama. Po modernizacji w Genui pojemność jednostki wynosiła już tylko 17 634 BRT, a liczba zabieranych pasażerów sięgała 1262. Wycieczkowiec w roku 1984 zaczął operować na Karaibach (bazując w Nowym Jorku i Miami) pod nazwą Galileo. Wkrótce jego pojemność zwiększyła się do 18 083 BRT. Od 12 października 1989 do 22 lutego następnego roku statek przeszedł modernizację w niemieckiej stoczni Lloyd Werft w Bremerhaven. W jej wyniku pojemność wzrosła do 30 440 BRT, liczba przewożonych pasażerów wynosiła 1224, a liczba załogi - 580. Teraz dawny Galileo Galilei rozpoczął służbę u czwartego już w swojej karierze armatora - Fantasy Cruises (Nassau z Wysp Bahama), tym razem pod nazwą Meridian. W pierwszy rejs wycieczkowy wypłynął z Port Everglades 1 kwietnia 1990 roku. W lutym 1997 kolejnym armatorem statku stał się Sun Cruises (Nassau), który w następnym roku zmienił mu nazwę na Sun Vista. W listopadzie tego roku jednostka rozpoczęła rejsy wycieczkowe z Singapuru do portów Półwyspu Malajskiego (głównie do Tajlandii). 20 maja 1999 roku, w końcowym etapie sześciodniowego rejsu z Phuket do Singapuru, niedaleko celu podróży, w siłowni statku wybuchł pożar. Po trzech godzinach kapitan wydał rozkaz ewakuacji i 472 pasażerów oraz 632 członków załogi sprawnie zeszło do łodzi ratunkowych. Nie było żadnych ofiar, jednak zbyt duża ilość wpompowanej do siłowni wody celem gaszenia ognia spowodowała, że dla jednostki nie było już ratunku. Siedem godzin po wybuchu pożaru, już 21 maja, statek zatonął w cieśninie Malakka, około 60 Mm na południe od Penangu.

Guglielmo Marconi w inauguracyjną podróż liniową na trasie Genua-Sydney wypłynął 18 listopada 1963 roku. Po 13 latach eksploatacji został sprzedany armatorowi z Genui - Italia Line i 1 stycznia 1976 roku wyruszył w pierwszy rejs na południowoamerykańskiej trasie Neapol-La Plata. Po kilku nieudanych rejsach wycieczkowych, wobec nieopłacalności przedsięwzięcia, 7 czerwca 1977 roku statek odstawiono w Neapolu. W styczniu 1979 roku rozpoczął rejsy z portów Stanów Zjednoczonych w charakterze wycieczkowca dla Italia Crociere Internationali (Genua). 23 stycznia następnego roku został ponownie odstawiony, tym razem w Port Canaveral na Florydzie, a od 15 września 1980 znajdował się w Genui. W listopadzie 1983 roku jego właścicielem stał się neapolitański armator - Costa Crociere, który skierował go do modernizacji w genueńskiej stoczni T. Mariotti. 24 listopada 1984 roku statek wszedł do eksploatacji pod nazwą Costa Riviera, przy czym mógł przewozić teraz 984 pasażerów w rejsach po Morzu Karaibskim. W roku 1987 pojemność jednostki wynosiła 30 325 BRT, liczba zabieranych pasażerów - 1260, a liczba załogi - 426. W roku 1993 dawny Guglielmo Marconi zmienił nazwę na American Adventure (American Family Lines), zaś jego pojemność nieznacznie zwiększyła się do 30 340 BRT. W roku następnym statek powrócił do włoskiego armatora i nazwy Costa Riviera. W 1994 roku pojemność wycieczkowca wynosiła 30 361 BRT, a jego portem macierzystym stała się Monrovia. Od 2000 roku portem macierzystym była ponownie Genua. W roku następnym jednostkę wystawiono na sprzedaż. W 2002 roku Costa Riviera została sprzedana na złom do Indii, przy czym w swoją ostatnią podróż do stoczni Alang wyruszyła pod nazwą Liberty.

JACEK JAROSZ

Galilei Galilei



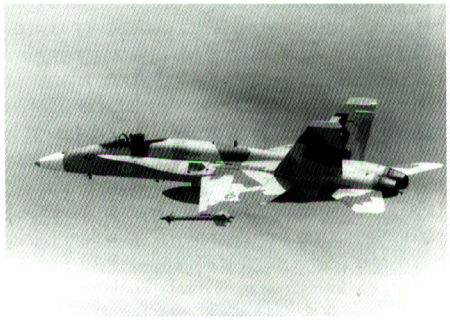
pokrycia całego płatowca. Stanowią one 9,9 % masy pustego płatowca (bez silników i wyposażenia). Szeroko wykorzystano też stopy stali bądź tytanu, do wykonania szczególnie obciążonych elementów. Stopy tytanu stanowią 12,9 % masy konstrukcji. Zwykła stal składa się na 16,7 % masy, a duraluminium na 49,6 %. Pozostałe 10,9 % to inne materiały, takie jak guma, teflon, plastiki itp. Po raz pierwszy w seryjnym samolocie bojowym, klasyczne przyrządy w kabinie zostały zastąpione trzema monitorami wielofunkcyjnymi. Początkowo (także na seryjnych F/A-18A/B) były to monitory monochromatyczne (czarno-białe), oparte o lampy katodowe (kineskopy). Radiolokator Hughes (obecnie Raytheon) AN/APG-65 był nieznacznie zmniejszoną i rozwiniętą wersją stacji APG-63, zastosowanej w samolocie McDonnell Douglas F-15 Eagle. Średnica anteny wynosiła 71,1 cm wobec 91,5 cm anteny APG-63. Odpowiednio mniejszy jest też zasięg stacji radiolokacyjnej – 110 km w przypadku APG-65, wobec 180 km APG-63. Radiolokator ma zakres podświetlania celów ciągłą wiązką dla pocisków AIM-7 Sparrow oraz kilka zakresów częstotliwości powtarzania, przy pracy impulsowej. F/A-18A i F/A-18B były wyposażone w prosty komputer misji XN-5, współpracujący ze stacją radiolokacyjną i rozwiązujący zadania związane z użyciem uzbrojenia. Przede wszystkim zapewniał on celne bombardowanie przy wzrokowej widzialności celów, korzystając z danych z platformy bezwładnościowej, z centrali danych aerodynamicznych (będącej częścią autopilota) oraz z radiolokacyjnego pomiaru odległości. W systemie nawigacyjnym pracował bezwłasnościowy układ nawigacyjny Litton AN/ASN-130 oparty o żyroskopy mechaniczne, odbiornik systemu TACAN Collins AN/ARN-118, automatyczny układ lądowania na lotniskowcu (ACLS – zastępujący normalny ILS), radiokompas UKF DF-301E oraz odbiornik AN/ARA-63, współpracujący z morskim systemem nawigacyjnym, zbliżonym do TACAN. Do ostrzegania przed opromieniowaniem radiolokacyjnym służyły aż dwa urządzenia (jedno do zobrazowania sytuacji powietrznej, drugie – naziemnej) Magnavox AN/ALR-50 oraz Raytheon AN/ALR-67. W późniejszych seriach obie funkcje przejęło urządzenie ALR-67(V). Z urządzeniami ostrzegającymi współpracował wbudowany nadajnik zakłóceń aktywnych AN/ALQ-126 oraz dwa wyrzutniki flar i dipoli AN/ALE-39, pod dolną, przykadłubową częścią skrzydeł.

F/A-18A/B mogły przenosić kierowane uzbrojenie do zwalczania celów powietrznych, lądowych i morskich oraz uzbrojenie niekierowane. Do zwalczania celów powietrznych służyły cztery pociski AIM-7E/F Sparrow i dwa pociski AIM-9J/L Sidewinder. „Najpoważniejszym" uzbrojeniem do atakowania celów naziemnych, przenoszonych przez F/A-18A/B były dwie bomby jądrowe B57 lub B61, podwieszane na zewnętrznych zaczepach podskrzydłowych. Do ataków konwencjonalnych natomiast można było używać uzbrojenie kierowane lub niekierowane. W przypadku ataku na cele taktyczne w głębi obrony można było użyć bomb kierowanych telewizyjnie AGM-62 Walleye, zrzucanych z dużej wysokości. Do bezpośredniego wsparcia wojsk (np. Marines) stosowano inny wariant – do czterech kierowanych telewizyjnie pocisków AGM-65A/B na zaczepach podskrzydłowych. Można też było przenosić różne kombinacje bomb zwykłych i kaset bombowych, w kombinacjach wagomiarowych: cztery bomby 908 kg (pojedynczo na każdym z czterech zaczepów podskrzydłowych), osiem bomb 454 kg (po dwie na każdym z ww. zaczepów), 15 bomb 225 kg (po trzy pod każdym z czterech zaczepów i pod kadłubem) lub 27 bomb 118 kg (po sześć pod każdym z zaczepów podskrzydłowych i trzy pod kadłubem).

Zamówiono i wyprodukowano dziewięć samolotów przedseryjnych F-18A, oraz dwa dwumiejscowe, oznaczone wówczas TF-18A. Pierwszy F-18A został oblatany 18 listopada 1978 r. Pierwszy seryjny samolot F-18A (161213) został oblatany 1 kwietnia 1980 r. W kolejnych seriach produkcyjnych – oznaczonych numerami od 4 do 22 - zbudowano łącznie 371 samolotów F/A-18A. Poszczególne maszyny nie różniły się od siebie, otrzymały bardzo zbliżone wyposażenie i uzbrojenie. W latach 1980-1987 wyprodukowano 39 seryjnych samolotów F/A-18B.

Większość samolotów F/A-18A/B służyła w jednostkach US Navy i US Marines do końca lat 80., później niewielką ich część zmodernizowano do standardu późnej wersji F/A-18C, nazywając je F/A-18A+. Służą one nadal w dywizjonie VMFA-115 i w dywizjonach rezerwowych, a także w dywizjonie pozorowania przeciwnika VFC-12 oraz w zespole akrobacyjnym Blue Angels.

MF



OSOBLIWE TRIO ŚRÓDZIEMNOMORSKIE

Krzysztof Gerlach

Całkowicie typowy 74-działowiec, rzadki okręt nowej klasy 80-działowej i mały moździerzowiec zagrały razem na Morzu Śródziemnym koncert wyznaczony nie tylko osobą dyrygenta – wybitnego admirała – ale i jego gwałtowną miłością do lady Emmy Hamilton.

HMS *CULLODEN*

Chociaż pobyt adm. Nelsona na tym okręcie był bardzo krótki – formalnie niewiele ponad dwa miesiące wiosną 1799 r., a faktycznie jeszcze dużo mniej – to ich szerszy związek zaznaczył się w historii Royal Navy wybitnymi dokonaniami. *Culloden* należał do małych 74-działowców typu *Ganges/Culloden*, zaprojektowanego w 1778 r. przez Edwarda Hunta[1]. Linie kadłuba wykreślił więc inny konstruktor i na podstawie odmiennych zasad niż w przypadku jednostek typu *Culloden/ /Thunderer*, takich jak opisywany i ilustrowany wcześniej *Theseus*. Pomimo tego nowe żaglowce miały identyczną wielkość i niemal identyczny wygląd jak tamte. Trzeba naprawdę bardzo wprawnego oka by zauważyć niezwykle subtelne różnice między liniowcami obu typów. Na dodatek raporty dowódców świadczą, że owo prawie niedostrzegalne zróżnicowanie nie miało żadnego wpływu na właściwości morskie okrętów. Zatem z technicznego punktu widzenia HMS *Culloden* był całkiem standardowy; miał jednak szczęście do pływania w eskadrach wybitnych admirałów.

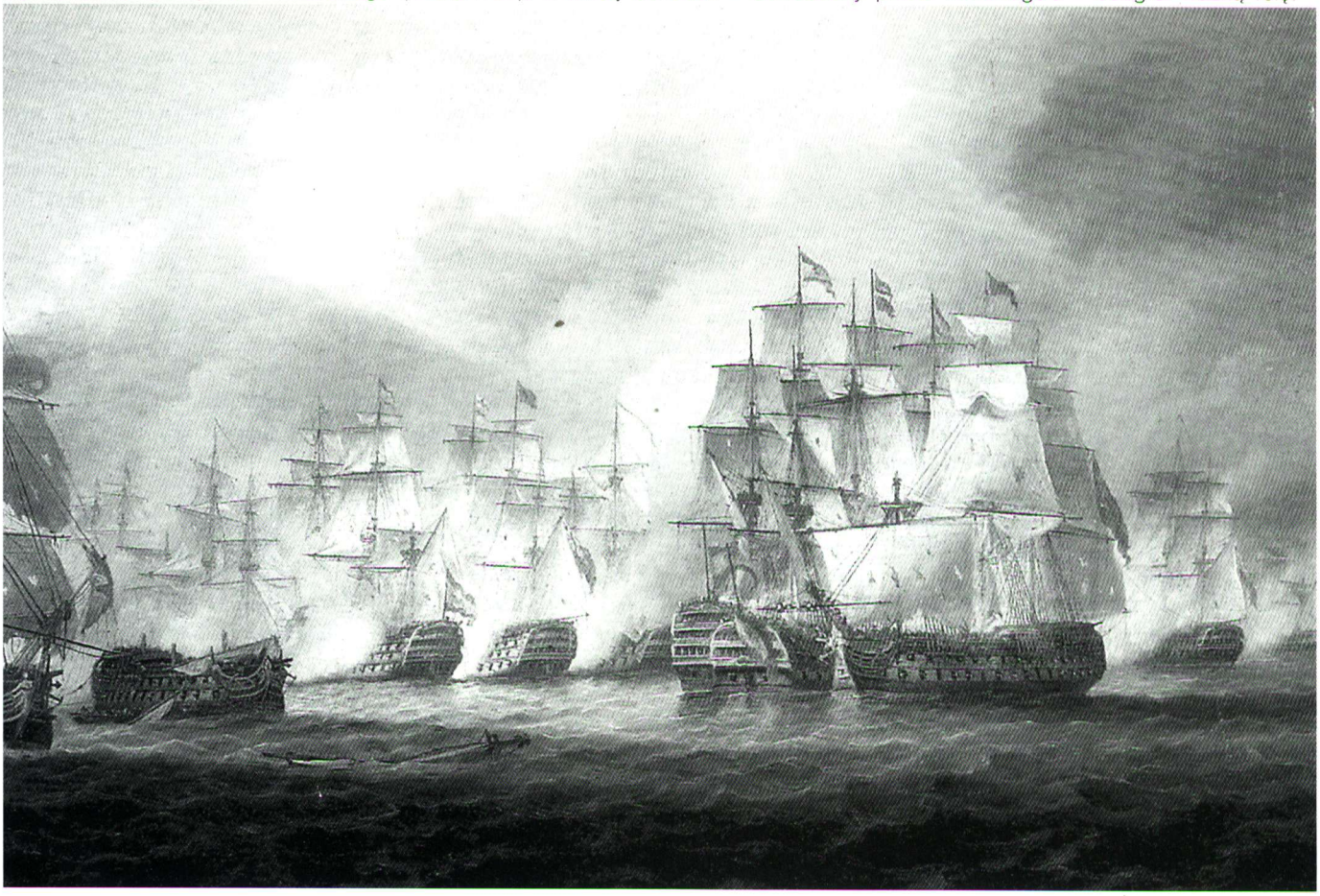
Zbudowany w prywatnej stoczni Randalla w Rotherhithe, został zwodowany 16.06.1783 r. Uzbrojono go w 28 dział 32-funtowych na dolnym pokładzie, 28 dział 18-funtowych na górnym pokładzie oraz 18 dział 9-funtowych na pokładach rufowym i dziobowym (w proporcji 14:4). Załoga liczyła 550/600 osób. Jak w przypadku prawie wszystkich liniowców brytyjskich zwodowanych po zawarciu pokoju wersalskiego, nie spieszono się z wydawaniem pieniędzy na wprowadzenie go do służby. Faktycznie zaczął swą karierę bojową dopiero w 1793 r., wraz z wybuchem wojny z rewolucyjną Francją. Od kwietnia do września działał na wodach Indii Zachodnich pod komandorem Thomasem Richem, wchodząc w skład eskadry kontradmirała Alana Gardnera.

Po powrocie do Anglii *Culloden* został włączony do Floty Kanału admirała Richarda Howe'a, a jego nowym dowódcą mianowano komandora Isaaca Schomberga. Dzięki temu miał szczęście uczestniczyć w najsłynniejszej bitwie tej fazy wojny, stoczonej na Atlantyku pierwszego czerwca 1794 r.[2] Wielkie taktyczne zwycięstwo Brytyjczyków (i nie mniejsza strategiczna porażka – starannie wówczas przemilczana – wynikająca z przepuszczenia ogromnego francuskiego konwoju ze zbożem dla głodującej Francji) przyniosło sławę, godności i złote medale

[1] Inspektor Marynarki w latach 1778-1793.

[2] W wielu opracowaniach nazywanej – z uporem godnym lepszej sprawy – bitwą pod przylądkiem Finisterre, chociaż wrogie eskadry starły się wtedy bliżej południowych wybrzeży Irlandii niż jakiegokolwiek punktu na kontynencie.

Słynna bitwa u Przyl. Św. Wincentego (14.02.1797), w której *Culloden* – dowodzony przez Troubridge'a – odegrał ważną rolę.



wielu jego uczestnikom. Jednak Schomberg miał mniej szczęścia. W decydującej fazie bitwy znajdował się zbyt daleko by wziąć bardziej aktywny udział w starciu. Ponaglające sygnały admirała mogły być nawet odebrane jako dyshonor dla pozornie niezbyt spieszącego się do walki dowódcy. Zwykli marynarze byli zapewne zadowoleni z faktu, że w tak krwawej ogólnie bitwie stracili tylko dwóch zabitych i pięciu rannych, ale kmdr Schomberg nie otrzymał złotego medalu, ani żadnego innego wyróżnienia[3]. Za to mając nie zniszczone ogniem przeciwnika łodzie, uratował wielu ludzi z zatopionego francuskiego 74-działowca *Vengeur du Peuple*.

Pod koniec 1794 r. dowódcą *Cullodena* został kmdr Thomas Troubridge (1758-1807), oficer uwielbiany potem przez Nelsona, chociaż człowiek zdecydowanie kontrowersyjny. Pod jego chwilową nieobecność (załatwiał sprawy na lądzie) na stojącym w Spithead okręcie wybuchł bunt marynarzy. Po tygodniowych negocjacjach, występującemu w imieniu dowódcy komandorowi Thomasowi Pakenhamowi udało się nakłonić załogę do powrotu do swych obowiązków. Marynarzy oszukano, by zrozumieli, że umowa obejmuje amnestię dla buntowników. Kiedy tylko Troubridge powrócił na pokład liniowca, natychmiast zorganizowano sąd nad przywódcami wystąpienia, ośmiu skazano na śmierć i ostatecznie powieszono pięciu u fokrei okrętu. Gdy w niecałe trzy lata później na tym samym kotwicowisku Spithead wybuchł najsłynniejszy w Royal Navy bunt marynarzy całej floty, hasło „Pamiętajcie *Cullodena*" – kierowane pod adresem grupy skłaniającej się do ugody – służyło jako przestroga przed nikczemnością ze strony „dżentelmenów"-oficerów.

W 1795 r. *Culloden* należał do eskadry śródziemnomorskiej wiceadm. Williama Hothama i wziął udział m.in. w bitwie u wysp Hyères 13 lipca. Pod zdecydowanym i bojowym dowódcą odegrał w niej czołową rolę, wyrządzając Francuzom sporo szkód, a samemu tracąc m.in. stengę grotmasztu. W grudniu 1796 wleczony w sztormie na kotwicach w pobliżu Gibraltaru, został uratowany dzięki świetnemu opanowaniu przez załogę sztuki żeglarskiej. W lutym następnego roku uczestniczył w słynnym zwycięstwie adm. Jervisa nad flotą hiszpańską u Przylądka Św. Wincentego. Troubridge jako pierwszy przyszedł na pomoc Nelsonowi po jego znakomitym manewrze i przyczynił się bardzo do końcowego sukcesu[4]. Wśród 10 poległych członków załogi tego liniowca znalazł się pierwszy oficer (pierwszy porucznik) John Griffiths, który w bitwie „Sławnego Pierwszego Czerwca (1794)" pełnił funkcję czwartego z pięciu poruczników *Cullodena*.

W lipcu 1797 r. Thomas Troubridge na czele dwustu marynarzy ze swego okrętu był głównym uczestnikiem nieudanego ataku Nelsona na Teneryfę. Po ciężkim zranieniu kontradmirała przejął po nim na lądzie dowództwo, jako najstarszy z siedmiu zaangażowanych w akcję komandorów. W następnym roku przyprowadził Nelsonowi, przebywającemu wówczas w pobliżu Korsyki, eskadrę 11 liniowców, które stanowiły wkrótce potem trzon sił brytyjskich w zwycięskiej bitwie pod Abukirem. Sam nie wziął jednak – ku swej rozpaczy – udziału w tym starciu, gdyż *Culloden* podczas podejścia do linii nieprzyjaciela utknął na mieliźnie. Pomimo tego komandor otrzymał, praktycznie nieprawnie, złoty medal przyznany wszystkim dowódcom okrętów walczących pod Abukirem. Stało się tak na skutek usilnych nacisków Nelsona, który uważał Troubridge'a za „najlepszego oficera marynarki w służbie Jego Królewskiej Mości", miał do niego największe zaufanie i nieustannie go faworyzował kosztem formalnego zastępcy dowódcy eskadry, komandora Jamesa Saumareza[5].

Culloden pozostał na Morzu Śródziemnym do czerwca 1800 r., uczestnicząc w wielu akcjach na wodach od Egiptu do Neapolu. Z reguły Troubridge, jako komandor z bardzo długim stażem, efektywny przywódca, znakomity żeglarz i bojowo nastawiony oficer, cieszący się pełnym zaufaniem swych zwierzchników, pełnił w nich rolę komodora całych eskadr. Natomiast o jego stosunku do prostych marynarzy, ze środowiska których sam się zresztą wywodził (był podobno synem piekarza), świadczy następująca opinia – zapytany jak rozpoznać potencjalnego buntownika odparł: „Kiedykolwiek tylko widzę faceta, który wygląda jakby myślał, to już wiem, że to bunt".

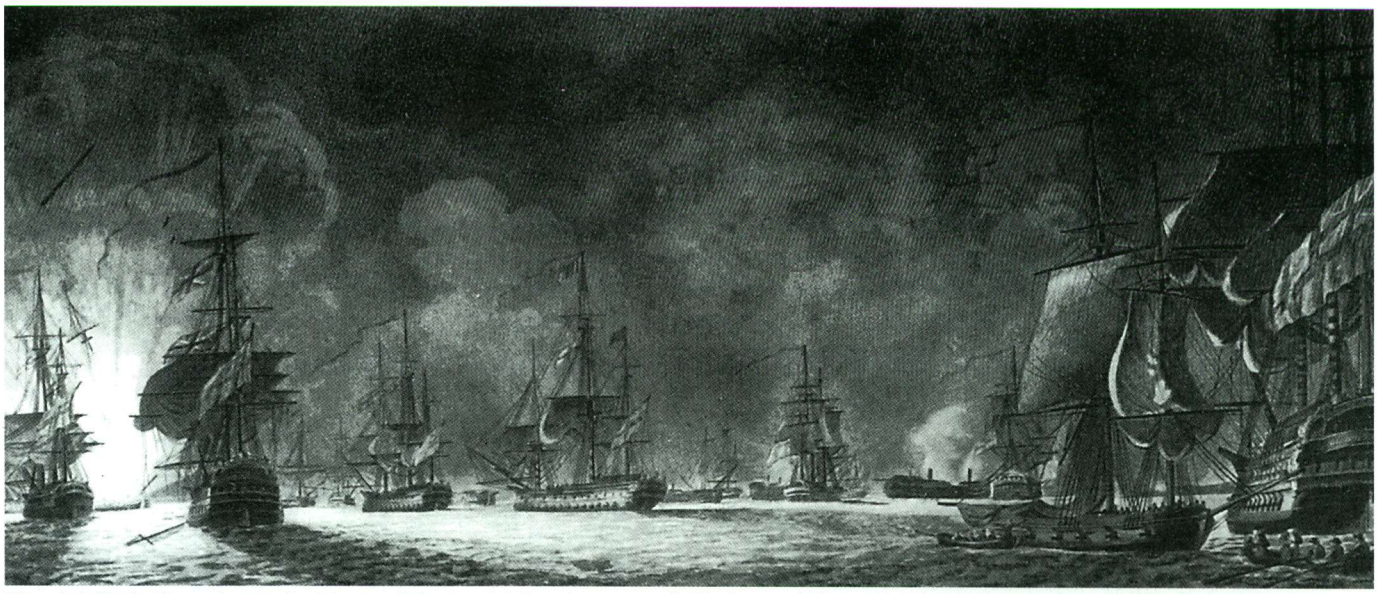
20.06.1800 przeciekający i pilnie wymagający generalnego remontu 74-działowiec został skierowany, pod tymczasowym dowództwem, do Anglii, gdzie w Plymouth wszedł na dok. Los nie zetknął już potem bezpośrednio *Cullodena* i Thomasa Troubridge'a, warto jednak poświęcić temu nieprzeciętnemu oficerowi jeszcze parę słów. Admirał Jervis niezwykle go cenił, nazywając „największym człowiekiem tej profesji, jakiego kiedy-

[3] Kariera Schomberga w ogóle nie była usłana różami. W 1786 ostro się pokłócił z dowódcą okrętu, na którym służył, młodocianym księciem Williamem Henry'm (trzecim synem króla Jerzego III, przyszłym królem Wilhelmem IV), zażądał sądu wojennego, a zamiast tego wylądował w areszcie na rozkaz Nelsona!

[4] Chociaż jest zupełną nieprawdą powtarzana czasem informacja, jakoby także opuścił szyk torowy i pośpieszył za Nelsonem. W rzeczywistości *Culloden* płynął po prostu jako pierwszy okręt w głównej linii Jervisa.

[5] Późniejszy zwycięzca w drugiej bitwie pod Algeciras, potem dowódca floty na Bałtyku.

Eskadra Nelsona w Zatoce Neapolitańskiej. W tle Wezuwiusz.



Chociaż Trobridge otrzymał złoty medal za udział w bitwie pod Abukirem (1/2.08.1798), to w rzeczywistości jego *Culloden* przez cały czas walki tkwił na mieliźnie – na ilustracji całkiem po prawej stronie, z przybyłym na pomoc brygiem *Mutine*.

kolwiek wydała angielska marynarka". Kiedy jako lord St Vincent sprawował urząd Pierwszego Lorda Admiralicji (1801-1804) mianował Troubridge'a swoją prawą ręką i razem wyruszyli na krucjatę przeciwko dostawcom drewna, szkutnikom, rzemieślnikom, prywatnym konstruktorom i wszystkim tworzącym skomplikowaną machinę logistyczną, dzięki której flota mogła w ogóle istnieć. Przyzwyczajeni do traktowania marynarzy jak faktycznych niewolników, próbowali podobnych metod i tych samych manier w stosunku do ludzi, których przewinienia (malwersacje, łapówki, kradzieże itp.) były istotnie niemałe, ale którzy nie podlegali regulaminowi okrętowemu, lecz normalnym prawom cywilnym, kiedy sędzia nie jest równocześnie prokuratorem i katem. Co prawda obecnie i u nas wielu polityków uważa za słuszne łączenie tych funkcji w jednym ręku – oczywiście pod warunkiem, że to będzie ich ręka. Troubridge wsławił się wtedy stwierdzeniem, że „wszyscy generalni szkutnicy powinni być powieszeni, każdy z nich, bez wyjątku". Ostatecznym skutkiem działań obu byłych oficerów Floty Śródziemnomorskiej było drastyczne osłabienie siły marynarki brytyjskiej na początku drugiej odsłony wojen z Francją – tym razem już w pełni napoleońską.

Awansowany w 1804 r. na kontradmirała, Thomas Troubridge otrzymał w kwietniu 1805 r. połowę dowództwa na Oceanie Indyjskim, sprawowanego dotąd niepodzielnie przez Edwarda Pellewa. Na tym stanowisku odznaczył się wspaniałą obroną konwoju żaglowców wschodnioindyjskich zmierzających do Madrasu (kiedy zostały w sierpniu zaatakowane przez przeważające francuskie siły kontradm. Linoisa), ostrą krytyką doświadczonych kapitanów Kompanii Indyjskiej (za „wielką ignorancję i nieżeglarskie postępowanie większości z nich") oraz nieustannymi kłótniami z Pellewem o „pryzowe" i podział kompetencji. Odwołany z tego obszaru i mianowany dowódcą eskadry przy Przylądku Dobrej Nadziei, zginął na początku marca 1807 r. u wybrzeży Madagaskaru, w wyjątkowo ciężkim sztormie, wraz ze swym flagowym liniowcem *Blenheim* i całą jego załogą.

Tymczasem wyremontowany *Culloden* pełnił w Plymouth od grudnia 1802 przejściową rolę stacjonarnego okrętu flagowego (wykorzystywali go kontradm. Richard Dacres, adm. George Keith, kontradm. George Campbell), by wiosną 1803 r. znaleźć się już w składzie Floty Kanału zajmującej pozycję pod wyspą Ouessant (Ushant). Od lutego do kwietnia 1804 był w tej eskadrze flagowcem przyszłego bohatera spod Trafalgaru, wiceadm. Cuthberta Collingwooda[6]. Ponownie wyposażony w Portsmouth, podniósł 4 lipca flagę kontradm. Edwarda Pellewa, mianowanego właśnie (w nagrodę za parlamentarne poparcie dla administracji morskiej lorda St Vincent) głównodowodzącym na wodach Indii Wschodnich. Liniowiec działał potem bardzo aktywnie w tamtym rejonie, eskortując konwoje, wysadzając desanty dla tłumienia buntów krajowców lub w celu niszczenia holenderskich kolonii, ścigając oraz zdobywając lekkie jednostki francuskie i holenderskie. W listopadzie 1806 i listopadzie 1807 r. *Culloden* uczestniczył w dwóch akcjach małych eskadr, które zaatakowały Jawę, co skończyło się zniszczeniem kilku okrętów holenderskich (za drugim razem 68-działowców *Pluto*, *Revoltie*, hulka *Kortenaar*, żaglowca wschodnioindyjskiego *Ruttkoff*[7], dużego transportowca), ale i poważnymi kłopotami flagowca Pellewa, który podczas podejścia do nieprzyjacielskiego portu utknął na mieliźnie i musiał wyładować swe działa, by spłynąć na głębszą wodę.

Mocno już zużyty okręt wyremontowano na początku 1809 r. w Bombaju i wysłano do Anglii. Rejs znaczony ciężkimi sztormami omal nie zakończył się dla *Cullodena* tragicznie. Wycofany w lipcu do rezerwy, skończył swą karierę w lutym 1813 r. w stoczni rozbiórkowej.

HMS *FOUDROYANT*

Ten ciekawy żaglowiec był świadectwem pośrednich wpływów francuskich w brytyjskim budownictwie okrętowym schyłku XVIII stulecia. I nie chodzi tu bynajmniej o jego nazwę, aczkolwiek rzeczywiście otrzymał ją na pamiątkę zdobytego przez Anglików w 1758 r. 80-działowca marynarki Ludwika XV. Rzecz w nowej klasie, rozwijanej przez Francuzów, a z wielkimi oporami przyjmowanej w Royal Navy. Dwupokładowe okręty 80-działowe były na tyle większe od standardowych 74-działowców, że mogły być znacznie silniej uzbrojone i zapewniały więcej miejsca na pokładach, nic nie tracąc ze znakomitych własności morskich (w przeciwieństwie do silnie na ogół dryfujących i tępo chodzących do wiatru trójpokładowców). Za te zalety płacono jednak dużo wyższymi kosztami budowy[8] i małą trwałością zbyt długich jednostek, które przed reformami Seppingsa wykazywały niedostateczną sztywność wzdłużną[9]. W rezultacie, chociaż Anglicy dość szeroko używali zdobycznych okrętów tej klasy, HMS *Foudroyant* był dopiero drugim skonstruowanym w ich własnej stoczni[10], a jego budowa trwała blisko dziewięć lat.

Zamówiony 17.01.1788 (początkowo zamierzano nazwać go *Superb*), został wykonany według projektu ówczesnego Inspektora Marynarki[11], Johna Henslowa. Stępkę położono w maju 1789 r. w państwowej stoczni w Plymouth. Zwodowany 31.03.1798 okręt był o prawie metr (3 stopy) dłuższy od jedynego dotąd liniowca tej samej klasy zbudowanego w Wielkiej Brytanii. Dla angielskich kapitanów, nie potrzebujących troszczyć się o koszty remontów, dowodzenie takim żaglowcem musiało być niemałą gratką, gdyż obiecywało dużą siłę bojową, wysoką sprawność morską i na dodatek wyższą pensję. Uposażenie zależało bowiem od rangi okrętu, a nieco zdezorientowana Admiralicja zaliczała na razie 80-działowce do jednostek drugiej rangi, razem z 98- i 90-działowymi trójpokładowcami! Również ambitni młodzi admirałowie chętnie podnieśliby na nim swą flagę – chociaż żaglowiec taki

[6] Jednak naczelne dowództwo Floty Kanału sprawował adm. William Cornwallis.

[7] Czy też Rusthof.

[8] Za cenę dwóch okrętów typu *Foudroyant* można była zbudować trzy jednostki typu *Vanguard*!

[9] Obszernie o problemach budowy i eksploatacji 80-działowców pisałem w MSiO 5/2001.

[10] Pomijam okręty XVII-wieczne, ponieważ to zupełnie nieporównywalne jednostki.

[11] Pełnił tę funkcję w latach 1784-1806.

Zdobycie ostatniego uciekiniera z bitwy pod Abukirem, 80-działowego *Guillaume Tell*, przez przeważający zespół brytyjski, w którym najsilniejszym okrętem był *Foudroyant* Nelsona.

nie był równie potężny jak trójpokładowiec, nie zapewniał podobnego prestiżu, ani porównywalnej ilości miejsca dla sztabu, to pozwalał na łatwiejsze kierowanie szybkimi eskadrami.

HMS *Foudroyant* wyposażono w ciągu niecałych dwóch miesięcy. Ale nie miał szczęścia do pierwszych dowódców. Umierali lub byli przenoszeni na inne jednostki po bardzo krótkim czasie. Dopiero komandor John Elphinstone, mianowany 14 listopada 1798 r., zagościł na nim nieco dłużej. W dwa tygodnie później na okręcie zjawił się wiceadmirał lord Keith (1746-1823), pierwszy z długiej listy oficerów flagowych jacy kierowali eskadrami z pokładu tego żaglowca. Pewną ciekawostkę może stanowić fakt, że lord Keith przed otrzymaniem tytułu lordowskiego nazywał się... George Elphinstone. W gruncie rzeczy admirał i komandor nie byli jednak ze sobą spokrewnieni (a w każdym razie nie w łatwo dających się prześledzić generacjach), ponieważ ten pierwszy pochodził z długiej linii osiadłych na lądzie szkockich baronów Elphinstone, zaś jego kapitan był najstarszym synem urodzonego na Orkadach komandora Johna Elphinstone (1722-1785), dowodzącego w Royal Navy wielu okrętami, lecz słynnego przede wszystkim ze swej kariery admiralskiej we flocie carycy Katarzyny II w latach 1769-1775. W grudniu *Foudroyant* dołączył w Gibraltarze do Floty Śródziemnomorskiej adm. Jervisa. Obaj Elphinstonowie bardzo prędko przenieśli się na obszerniejszy i wzbudzający większy respekt trójpokładowiec (*Barfleur*). W efekcie już pierwszego stycznia 1799 r. dowództwo 80-działowca objął kmdr James Dacres, a pod koniec marca William Brown. Służba patrolowa u zachodnich wybrzeży Hiszpanii nie zaznaczyła się niczym szczególnym. Kiedy okręt – wysłany w maju na Morze Śródziemne – zawinął do Palermo, przebywający tam Nelson natychmiast skorzystał z okazji by się nań przenieść razem ze swym ówczesnym kapitanem flagowym, komandorem Thomasem Hardy.

Początkowo, pod flagą słynnego admirała, *Foudroyant* zajmował się głównie wożeniem tam i nazad członków królewskiej rodziny neapolitańskiej, razem z ich świtami i bagażami, lub asystowaniem przy wieszaniu rewolucjonistów (kiedy Nelson osobiście popisał się nikczemnością, małodusznością i okrucieństwem). Później doszły krótkie ekspedycje na Maltę i Minorkę, gdzie w październiku dowództwo okrętu przejął kmdr Edward Berry. Pod koniec tego miesiąca admirał, nie chcąc by wymogi służby odrywały go od lady Hamilton, przeniósł czasowo swą flagę na moździerzowiec (sic!) *Perseus* stojący akurat w porcie. Natomiast *Foudroyant* podczas ciężkiego sztormu wszedł na mieliznę u wejścia do Cieśniny Messyńskiej 28.11.1799 i ledwo uniknął zagłady. Ponownie podniesiono na nim flagę Nelsona w połowie stycznia następnego roku. Liniowiec wypełniał następnie różnorakie zadania na wodach między Maltą, Sycylią a Livorno, zaś w lutym uczestniczył w pościgu za francuskim 74-działowcem *Généreux* (jednym ze zbiegów spod Abukiru) i przyjął jego kapitulację[12]. W końcu marca należał do grupy, która pochwyciła i po ciężkiej walce zdobyła w pobliżu Malty 80-działowy okręt *Guillaume Tell*[13]. Tym razem na pokładzie nie było Nelsona – rozliczne obowiązki (czytaj: Emma Hamilton) znowu zatrzymały go na Sycylii. Po powrocie do Palermo (22.04.) *Foudroyant* z inicjatywy admirała raz jeszcze zmienił się w transportowiec rodziny króla Neapolu. W czerwcu Keith zażądał, by skierować okręt na remont do Port Mahon, więc 24.06. Nelson przeniósł się na liniowiec *Alexander*. Kiedy głównodowodzący wezwał i tę jednostkę, kontradmirał zignorował polecenie. W tym momencie zarówno Admiralicja straciła cierpliwość do dowódcy kompletnie lekceważącego rozkazy i swoje obowiązki, jak i on sam miał dość połajanek (bardzo oględnie zresztą wyrażanych). W połowie lipca Nelson opuścił w Livorno swą flagę i razem z Hamiltonami udał się w lądową podróż przez Europę do Anglii. *Foudroyant* pozostał w porcie uzupełniając braki w takielunku, a od połowy sierpnia znów stał się flagowcem wiceadm. Keitha. Pod zmieniającymi się dowódcami (Berry odszedł 2.11.1800) liniowiec służył nadal na Morzu Śródziemnym, biorąc m.in. udział (w marcu 1801) w wielkiej ekspedycji, która wysadziła w Egipcie armię gen. Ralpha Abercromby. Ogień z okrętów przyczynił się wielce do kapitulacji francuskiego garnizonu w zamku Abukir. Ostatecznie Francuzi generała Menou ponieśli porażkę, ale Anglicy zapłacili za zwycięstwo ciężkimi stratami i śmiertelną raną gen. Abercromby, który zmarł na pokładzie okrętu

[12] Okoliczności tej akcji opisuje dość szeroko C.N. Parkinson w opublikowanej w Polsce powieści „Wyścig z czasem", gdzie w polskim tłumaczeniu *Généreux* występuje wprawdzie pod swoją nazwą, ale jako korweta (!), zaś *Foudroyant* to *Piorun*, chociaż naprawdę jego nazwa oznaczała: *Piorunujący*.

[13] *Foudroyant* stracił 8 zabitych i 69 rannych, odstrzelono mu fokstengę, grotmarsrejȩ, bomstengę i rejȩ podbukszprytową. Blisko 8-godzinna bitwa, stanowiąca jeden z najwspanialszych przykładów męstwa francuskich oficerów i marynarzy tej epoki, zasługuje na znacznie szerszy opis niż możliwy w tym artykule.

Foudroyant. Ponieważ niebawem nastąpiło krótkie pokojowe interludium w trwających ponad 20 lat wojnach, kmdr John Clarke Searle odprowadził *Foudroyanta* do Plymouth, gdzie 26.07.1802 spłacono załogę i wycofano liniowiec do rezerwy.

Po gruntownym remoncie przeprowadzonym na wiosnę 1803 r. *Foudroyant* był gotów do nowej fazy wojen napoleońskich. Nadal chętnie wybierano go na okręt flagowy (pływali na nim kontradmirałowie – James Dacres do października 1803 i Thomas Graves do grudnia 1804, a także wiceadm. John Borlase Warren – do listopada 1806) i nadal bardzo często zmieniali się jego bezpośredni dowódcy (siedmiu w okresie 1803-1806). Od marca 1805 do kwietnia 1807 liniowiec pełnił (żmudną na co dzień) służbę we Flocie Kanału, której zadaniem było blokowanie francuskich portów atlantyckich. Jednak w marcu 1806 trafiła się walka z resztkami eskadry wschodnioindyjskiej wiceadm. Charlesa Linoisa. Chociaż sam *Foudroyant* nie zdążył w niej wystrzelić ani jednego pocisku, to jego załoga wzięła udział w podziale pryzowego za zdobycie 74-działowca *Marengo* i fregaty *Belle Poule*. Przez następny rok, niosąc początkowo flagę kontradm. Albemarle Bertie, potem kontradm. Sidneya Smitha, *Foudroyant* pilnował Lizbony[14]. Na początku 1808 r. został skierowany na placówkę południowoamerykańską, gdzie był m.in. świadkiem utraty liniowca *Agamemnon* na mieliźnie w ujściu Rio de la Plata. Jednak generalnie pobyt tam nie obfitował w ekscytujące wydarzenia, podobnie jak dalsza wojenna służba *Foudroyanta*, tocząca się na wodach brazylijskich do sierpnia 1812 r. Ostatni oficer flagowy, który gospodarował w jego admiralskich kajutach, to Michael De Courcy (dowodził 1809-1812) kontradm. do 1810, potem wiceadmirał. Pomimo wybuchu wojny ze Stanami Zjednoczonymi, zapotrzebowanie na potężny 80-działowiec było nikłe w sytuacji, gdy przeciwnik nie dysponował ani jednym okrętem liniowym i – poza słynnymi wypadami lekkich sił – stał zamknięty w portach. W efekcie *Foudroyant* nie miał zatrudnienia do 1815 r., kiedy zaczęto gruntowny remont (prace trwały ponad cztery lata!) za sumę przekraczającą 137 % całkowitych kosztów budowy. Służył następnie jako stacjonarny okręt strażniczy w Plymouth aż do 1860 roku. Przekształcony w hulk-okręt treningowy artylerii w 1861/62 r., należał do Royal Navy jeszcze w 1890 r. Nabył go wówczas bogaty przemysłowiec walijski, Geoffrey Wheatley Cobb (1851-1931), aby ocalić ten ponad 100-letni zabytek dla przyszłych pokoleń i uczyć na nim żeglarstwa chłopców z ubogich rodzin. Mieliśmy więc szansę na oglądanie jeszcze jednego flagowca admirała Nelsona. Niestety, koszty utrzymania przekroczyły możliwości nawet Cobba, który zmuszony był udać się na okręcie w podróż wzdłuż wybrzeży Wielkiej Brytanii dla zbierania funduszy. Zakotwiczony nieostrożnie po nawietrznej piaszczystej łachy Blackpool Sands, Foudroyant został wyrzucony na brzeg 16 czerwca 1897 r. Rozbijany falami i rozkradany na opał, piękny niegdyś liniowiec uległ stopniowo całkowitemu zniszczeniu[15].

[14] Przede wszystkim zamkniętej tam rosyjskiej eskadry (9 liniowców i fregata) wiceadm. Dmitrija Sienjawina (żył 1763-1831).

Zdjęcie odrestaurowanego HMS *Foudroyant* u schyłku XIX wieku, tuż przed katastrofą, która zakończyła jego istnienie.

HMS *PERSEUS*

Rzeczywista rola tego okrętu jako flagowca Nelsona była właściwie żadna – niósł admiralską flagę od końca października 1799 r. do połowy stycznia roku następnego tylko dlatego, że przepisy nie pozwalały wywiesić jej nad łóżkiem lady Hamilton. Jednak chodzi tu o jednostkę technicznie bardzo ciekawą, daleko odbiegającą od najpospolitszych w tym cyklu (i w ówczesnych marynarkach) 74-działowców.

Perseusa zbudowano w tej samej stoczni Randalla w Rotherhithe, w której powstał *Culloden*. W tym wypadku chodziło jednak o 20-działowy żaglowiec 6 rangi, który w innych marynarkach byłby nazywany korwetą, a w Royal Navy nosił miano „post-shipa", czyli najmniejszego żaglowca dowodzonego przez mianowanego komandora (post-captain). Należał do bardzo licznego typu *Sphinx* (10 jednostek), zaprojektowanego w 1773 r. przez Johna Williamsa, inspektora marynarki z lat 1765-1784. Te małe trójmasztowce niosące działa (9-funtowe) tylko w głównej baterii (pomimo posiadania wyżej położonych pokładów rufowych i dziobowych, niczym na miniaturowych fregatach), pełniły pożyteczne funkcje patrolowców, okrętów eskortowych i łącznikowych, chociaż nie wyróżniały się czymś szczególnym na żadnym polu. Stosunkowo tanie w budowie i eksploatacji (tylko 160 osób załogi), żeglowały przeciętnie, łatwo też dawały się przechwytywać silniejszym przeciwnikom, wobec których 9-funtówki niewiele mogły zdziałać. W czasie pokoju ich duża dzielność morska i niski koszt czyniły je ulubionymi jednostkami do dalekich ekspedycji, lecz podczas działań wojennych zbyt mała prędkość i złe trzymanie się wiatru[16] oznaczały dla przeciwnika łatwy łup.

Perseus został zwodowany 20.3.1776 r. Wziął aktywny udział w wojnie przeciwko walczącym o niepodległość Amerykanom, a w annałach historii zapisał się głównie uczestnictwem w zdobyciu (11/12.05.1780) portu Charleston w Południowej Karolinie przez siły wiceadm. Marriota Arbuthnota i gen. Henry'ego Clintona. Dla nas najciekawszy może być fakt, że w akcji tej kapitanem *Perseusa* był dość młody wówczas (34-letni) kmdr George Keith Elphinstone, przyszły lord Keith, rywal Nelsona i admirał dowodzący z pokładu wielu żaglowców opisywanych w tym cyklu.

W momencie wybuchu nowej wojny z Francją, w lutym 1793 r., *Perseus* przebywał w Indiach Zachodnich, dowodzony przez komandora George'a Palmera. Wobec skierowanych na tamte wody szybkich i silnie uzbrojonych fregat

[15] Dykteryjka o spłonięciu okrętu w trakcie przebudowy w stoczni Blackpool jest całkowicie zmyślona.

[16] Konsekwencja zbyt wysoko położonych, jak na tak krótkie jednostki, pokładów dziobowych i rufowych.

francuskich przyszłość jednostek jego klasy wydawała się jednak wątpliwa. Tymczasem Admiralicja brytyjska cierpiała na brak okrętów moździerzowych. Żaglowców tej ostatniej kategorii nigdy nie hołubiono w latach pokoju, gdyż w roli slupów (korwet) spisywały się dość kiepsko, a w swej właściwej postaci niemal w ogóle nie miały w takich okresach zastosowania. Teraz jednak nietypowy rozwój sytuacji wojennej w Europie, gdzie zwycięskie wojska francuskie biły wszystkich potencjalnych sojuszników Wielkiej Brytanii (która ze swej strony coraz bardziej dominowała na morzu), skłonił rząd angielski do przedsiębrania rozmaitych akcji dywersyjno-nękających w różnych punktach kontynentu. Do niszczenia nieprzyjacielskich portów, arsenałów, zgrupowań małych jednostek (np. desantowych) najodpowiedniejsze wydawały się – obok branderów – moździerzowce. Spośród okrętów tej grupy wybudowanych podczas wojny amerykańskiej, przetrwały do schyłku XVIII wieku tylko dwa. Aby pośpiesznie wypełnić powstałą lukę, Admiralicja zdecydowała się przebudować na moździerzowce szereg statków handlowych i starszych jednostek wojennych. Wśród wybranych do konwersji był także *Perseus*.

Przekonstruowano go w 1798 roku. Nie było to łatwe. „Post-shipy" budowane w typie fregat miały – wśród innych cech – dodatkowy pokład załogowy, pod głównym pokładem działowym. Dawało to, tak jak w przypadku fregat, dużą odległość furt do powierzchni wody i stosunkowo dobre warunki bytowe ludzi. Jednak teraz niskie usytuowanie owego pokładu stworzyło problemy z umieszczeniem w kadłubie bardzo wysokich stanowisk moździerzy. Konieczne stało się wycięcie dużej partii tej dodatkowej płaszczyzny – nie tylko klepek, ale i pokładników. Każdy z dwóch moździerzy (tradycyjnie zabierano jeden 13-calowy i jeden 10-calowy) spoczywał na specjalnym łożu wieńczącym konstrukcję ciągnącą się niemal od samej stępki. Aby sprostać ciężarowi owej broni (sama lufa ważyła około 5 ton!) na dnie okrętu położono po pięć dębowych, bardzo masywnych żeber wewnętrznych. Pod obu łożami umieszczono w centrum podwójne pokładniki, o łącznych wymiarach przekroju 33 × 61 cm oraz podobne pod każdym końcem. Wszystko to związano potężnymi gwoździami o średnicy blisko 3 cm. Pokładniki były podpierane przez kilkanaście pionowych słupów (pilersów) dających się w razie potrzeby usuwać i ponownie montować. Między tymi pilersami (i zarazem pod łożami moździerzy) znajdowały się komory granatów, zwanych bombami. Na *Perseusie* komory miały długość 3,05 m i szerokość 2,44 m. Ręczne wydobywanie granatu o masie – w przypadku moździerza 13-calowego – ponad 90 kg, było niezwykle ciężkie, stąd dokonywano prób mechanizacji tej czynności. Bomby spoczywały na specjalnych ruchomych tacach z drewna wiązowego, w gniazdach odpowiadających średnicy pocisku. Całość otaczano grubym, wodoodpornym obramowaniem sięgającym powyżej pokładu. Łączenia uszczelniano sznurami z włosia i wapna. Aby uczynić komory również ogniotrwałymi, pokrywano je specjalnymi miksturami. Odkąd moździerze odlewane dla Royal Navy miały czopy umożliwiające zmianę kąta pochylenia, przewożono je w pozycji poziomej i podnoszono wylot dopiero do bombardowania. W czasie transportu spoczywały więc na dnie łoża otoczonego wysoką zrębnicą, co umożliwiło zastosowanie (od około 1740 r.) wodoszczelnych pokryw, zamykających powstały w ten sposób szyb. Łoża o dość skomplikowanej konstrukcji wyposażono w sworznie oczkowe, ułatwiające obracanie przy nacelowywaniu kierunkowym. Oprócz dwóch moździerzy artyleria *Perseusa* obejmowała jeszcze 10 dział 6-funtowych, przewidywanych raczej dla czasowego użytkowania tego okrętu, w razie potrzeby, w charakterze slupa[17]. W takim przypadku potrzeba było jednak liczniejszej załogi i dla jej pomieszczenia konieczne stawało się rozbieranie komór bombowych.

Oczywiście, jak przystało na nowoczesny moździerzowiec końca XVIII wieku, *Perseus* nie był już żadnym „keczem bombowym" z monstrualnie rozbudowanym, zbyt wysokim i ciężkim grotmasztem[18] ustawionym w niewłaściwej, z żeglarskiego punktu widzenia, pozycji. Miał w miarę normalny takielunek trójmasztowy, co przyczyniało się do nie najgorszych własności morskich.

Pod koniec 1798 r. stacjonował w Lizbonie. 28 listopada wraz z dwoma innymi okrętami moździerzowymi (*Stromboli* i *Bulldog*) pomógł fregacie *Santa Dorotea* pochwycić hiszpański bryg *San León*, z którym w kilka miesięcy potem służył razem pod Neapolem. Przeniesiony wkrótce na Morze Śródziemne, na początku lutego 1799 r. znalazł się pod Aleksandrią w składzie eskadry Thomasa Troubridge'a, dowodzącego 74-działowcem *Culloden*. Wspólnie z drugim moździerzowcem zespołu (HMS *Bulldog*) *Perseus* – dowodzony przez kapitana Jamesa Oswalda – przez siedem dni prowadził trzy lub czterogodzinne bombardowania miasta i portu. Podczas ostatniego z nich, 22 lutego, na *Perseusie* rozerwał się moździerz 13-calowy, zabijając lub raniąc czterech członków załogi oraz poważnie uszkadzając grotmaszt. Jak stwierdził sarkastycznie brytyjski historyk William James, „wydaje się, że poza zatopieniem dwóch francuskich transportowców stojących w porcie i przestraszeniem paru [sojuszniczych] okrętów tureckich, straty na pokładzie *Perseusa* były jedynym efektem owych siedmiu bombardowań". Między 3 a 7 marca przeprowadzono jeszcze jeden, równie bezskuteczny ostrzał Aleksandrii, a potem eskadra Troubridge'a odpłynęła, by dołączyć do Nelsona w Palermo. Z końcem tego miesiąca skierowana została przez admirała do blokady Neapolu i zajęła – w imieniu króla Ferdynanda – wyspy Procida, Ischia, Capri i Ponza. Wprawdzie 13 maja Nelson musiał odwołać 74-działowce Troubridge'a, ale lekkie jednostki pozostały na wodach Zatoki Neapolitańskiej, współdziałając z rojalistycznymi siłami lądowymi kardynała Ruffo w opanowywaniu ostatnich punktów oporu francuskich i republikańskich wojsk. 14 czerwca eskadrze – złożonej wówczas z fregaty *Seahorse*, moździerzowca *Perseus* oraz brygów *Mutine* i *San León* – poddała się ufortyfikowana skała Rivigliano, a 15 czerwca ważna forteca Castellammare. W dwa dni później *Seahorse* i *Perseus* skierowały się w głąb zatoki, aby zaatakować Castel dell'Ovo. Ostatecznie jednak obrońcy poddali się bez walki, na warunkach zdradziecko potem złamanych przez Nelsona. Z końcem września ówczesnemu dowódcy *Perseusa*, por. Henry'emu Comptonowi[19], nakazano eskortować do Tulonu francuskich żołnierzy, którzy skapitulowali wcześniej. W drodze powrotnej miał zawinąć do Palermo.

Na przełomie 1799 i 1800 r. *Perseus* przebywał właśnie w tym porcie. Pełnił wtedy funkcję iluzorycznego flagowca lorda Nelsona. Poza tym pływał do Egiptu i pomagał w blokadzie Malty. Trudy służby poważnie nadwerężyły jego kadłub, posłano go więc pod koniec roku na remont do Gibraltaru. Zakres potrzebnych prac okazał się zbyt duży – prowizorycznie załatany *Perseus* podążył (eskortując konwój) do Anglii, dokąd dotarł z wielkim trudem, przy niemal nieustannej pracy pomp. Wycofano go z aktywnej służby w Woolwich na początku 1801 r.

Ponowny wybuch wojny z Francją w maju 1803 r. zmusił jednak Royal Navy, poważnie tymczasem osłabioną nietrafionymi w czasie reformami lorda St.Vincent, do zmobilizowania także i tej jednostki. W połowie września 36-działowa fregata *Immortalité* oraz okręty moździerzowe *Perseus* (kapitan John Melhuish) i *Explosion* przez trzy i pół godziny bombardowały francuskie baterie w Dieppe i siedemnaście znajdujących się tam (przeważnie w rozmaitych fazach budowy) jednostek. Jedynym efektem było wzniecenie trzech pożarów w mieście. Następnie brytyjskie żaglowce skierowały się ku Saint-Valéry-en-Caux, gdzie budowano sześć innych jednostek i obrzucały ten port granatami przez godzinę. Najwyraźniej jednak zabrakło im Hornblowera. Miłośnicy powieści Forestera pamiętają zapewne, że jego bohater zawsze trafiał z moździerzy z podobną precyzją jak westernowi szeryfowie z coltów, jednak rzeczywista seria bombardowań baz nad kanałem La Manche, realizowana też przez takie moździerzowce jak *Sulphur* i *Terror*, przyniosła Anglikom frustrujące rozczarowania. Częściowo dlatego, że „brak celności i niska trwałość były wrodzonymi cechami ówczesnych moździerzy, ale także z uwagi na chronienie małych portów przez płytkie wody i piaszczyste mielizny, uniemożliwiające wystarczające zbliżenie się do celu"[20].

W efekcie entuzjazm Admiralicji brytyjskiej do takich akcji cokolwiek osłabł. Po niezbyt imponującej karierze *Perseus* został rozebrany we wrześniu 1805 r. w Sheerness.

Ilustracje zaczerpnięto z: Steve Pope „Hornblower's Navy", London 1998, Robert Gardiner (ed.) „Nelson against Napoleon", London 1997, Bernard Ireland „Naval Warfare in the Age of Sail", New York 2000, Andrew Lambert „Trincomalee", London 2002.

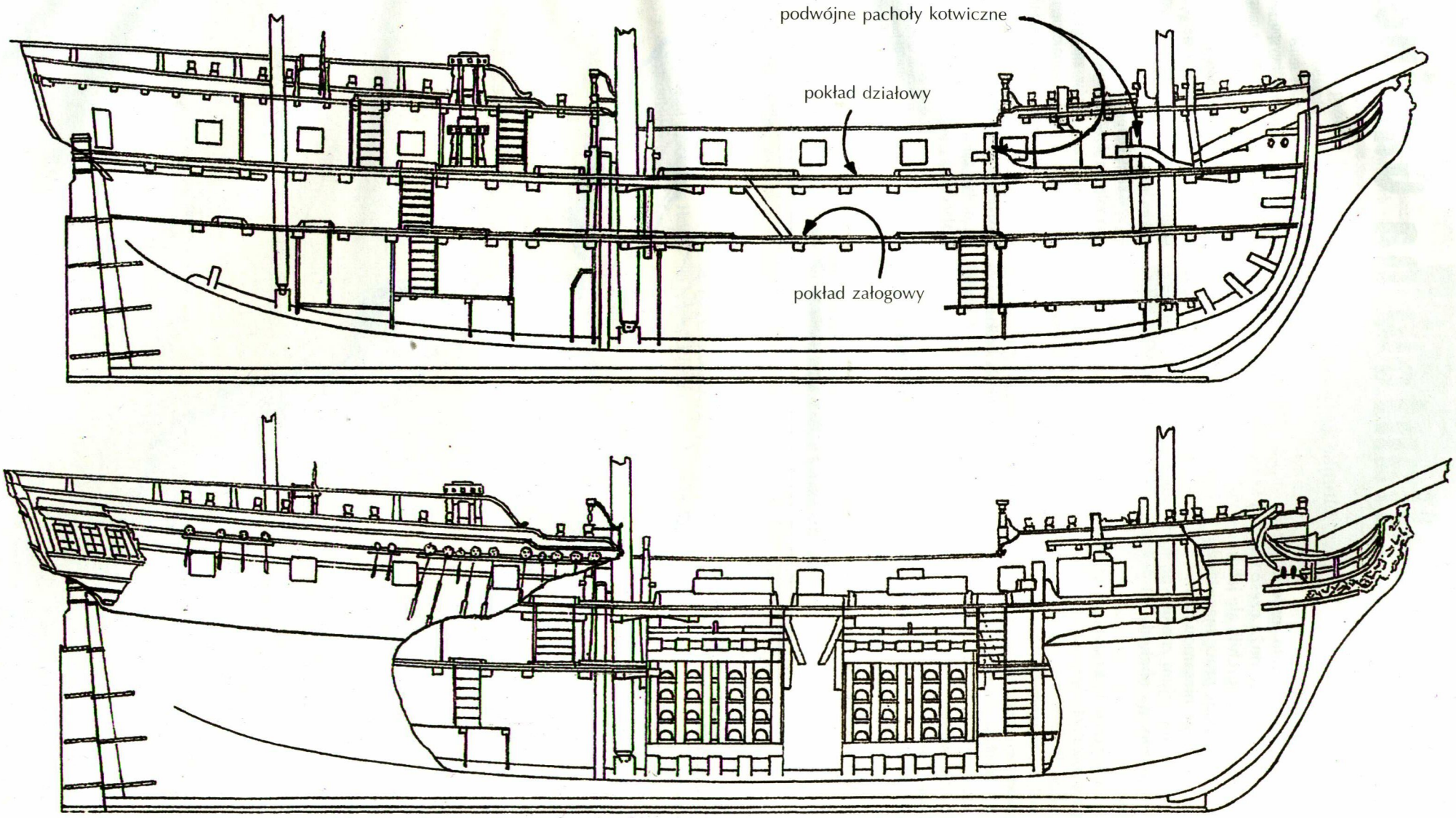
[17] Przebudowa przyniosła za sobą spadek rangi okrętu w dość skomplikowanej klasyfikacji Royal Navy. Odtąd – czy to jako moździerzowiec czy slup – mógł być już dowodzony przez oficera w stopniu commander, młodszego w stosunku do komandora (captain).

[18] Rekompensującym na wczesnych moździerzowcach brak fokmasztu, którego miejsce zajmowały moździerze.

[19] Nelson wysłał Oswalda do Anglii, bardzo go chwaląc, około 1.08.1799.

[20] Cytowane za „Warships of the Napoleonic Era" Roberta Gardinera, London 1999.

ZMIANY DOKONANE NA HMS *PERSEUS* PODCZAS PRZEBUDOWY NA MOŹDZIERZOWIEC



HMS *Perseus* jako slup (u góry, w przekroju) i po przebudowie na moździerzowiec (w widoku z wyrwaniem). Widać, że nowa funkcja wymagała nie tylko zmian radykalnych (wycięcie sporej części pokładu załogowego, zbudowanie komór bombowych, zainstalowanie łóż moździerzy), ale i wielu drobniejszych, jak zastosowanie innego układu schodni, odsunięcie do przodu tylnego pachoła kotwicznego (a w efekcie likwidacja przedniego), przesunięcie kambuza itp.

Rys. K. Gerlach.

Lądowanie aliantów na Gallipoli

Monika Lackowska

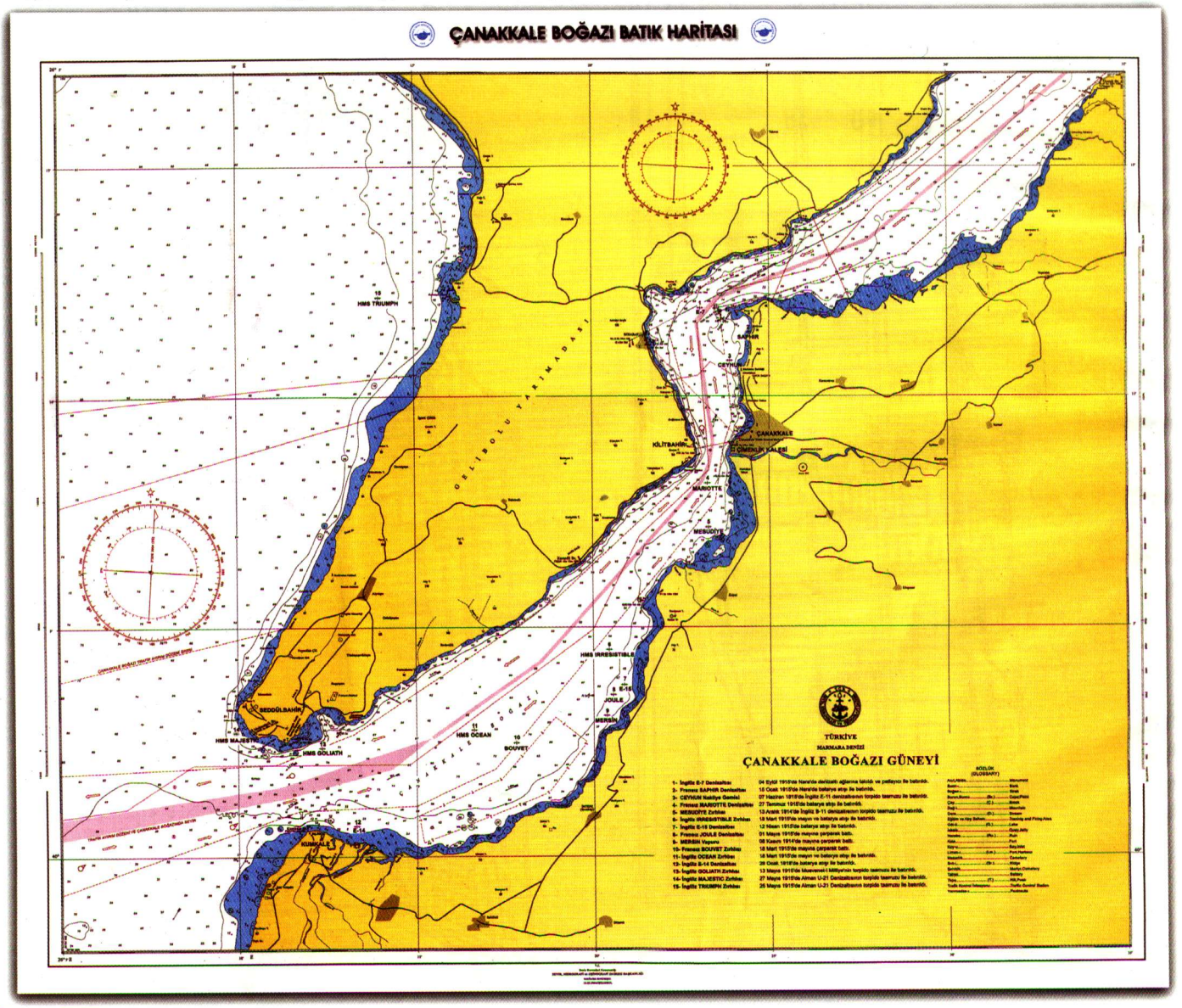
Przez długie lata fascynowało mnie magiczne słowo „Gallipoli". Z lekcji historii wiedziałam tylko, że dużą część winy za krwawą klęskę na tym półwyspie ponosił Winston Churchill, ale jak to wszystko wyglądało miałam okazję poznać dopiero pisząc pracę magisterską. Po jej obronie, tj. po 20 lutego 2005 roku, pojawiła się niesamowita możliwość – wyjazd wraz z zaproszonym na naukowe sympozjum znajomym, mgr. Piotrem Nykielem z Uniwersytetu Jagiellońskiego, na obchody 90. rocznicy lądowania aliantów na tureckiej ziemi.

Decyzję o desancie podjęto po braku tak oczekiwanego postępu w walce floty sprzymierzonej (brytyjsko-francuskiej). Powodem była nieznajomość tureckich wód, a w szczególności Dardaneli, które dzięki skutecznej obronie strzegły największego skarbu – Stambułu, ówczesnej stolicy Imperium Osmańskiego. Cieśnina Dardanele i półwysep Gallipoli (tur. Gelibolu) stanowią miejsca pamięci zarówno marynarzy, którzy dzielnie walczyli naciskani przez pierwszego lorda Admiralicji brytyjskiej Winstona Churchilla, mając za cel zdobycie Stambułu, jak i piechoty, która miała dokończyć zadanie rozpoczęte przez marynarkę wojenną. Ta część, gdzie toczyły się walki stanowi obecnie Park Historyczny Gallipoli.

Co nie udało się aliantom, powiodło się mnie. Przybyłam do tureckiej metropolii środkiem, który w I wojnie światowej był dopiero w powijakach – statkiem powietrznym. A stało się to 19 kwietnia 2005 roku, w 90 lat i 2 miesiące po rozpoczęciu działań morskich przez flotę sprzymierzonych. I tak jak w 1915 roku nowo wyznaczony na dowódcę obrony półwyspu niemiecki generał Liman von Sanders, tak i ja musiałam przebyć długą, liczącą około 300 kilometrów, drogę lądem ze Stambułu na półwysep Gallipoli. Liman von Sanders zatrzymał się w miasteczku Gallipoli. Moją bazę stanowiło położone na azjatyckim brzegu – vis a vis miasteczka Kilid-Bahir – Çanakkale[1], które w tamtym okresie pełniło też taką rolę dla dowództwa Rejonu Umocnionego Çanakkale, czyli fortów znajdujących się po azjatyckiej i europejskiej stronie cieśniny Dardanele. Przeprawiłam się nocą promem z Kilid-Bahir na azjatycki brzeg. Miasto Çanakkale nie przypomina już tego sprzed lat. Z pożogi wojennej ocalało zaledwie kilka budynków, więc nie miałam szansy poczuć klimatu tamtych nerwo-

[1] Posługuję się nazwami geograficznymi tureckimi w sytuacji, kiedy nie istnieją polskie odpowiedniki. Wymowa fonetyczna tureckich liter: ç – polskie cz, c – polskie dż, ş – polskie sz, ý – polskie y.

Mapa cieśniny Dardanele. Uwagę zwracają zaznaczone pozycje wraków okrętów biorących udział w zmaganiach z 1915 roku.



wych dni, kiedy 18 marca 1915 roku brytyjskie okręty zaciekle starały się zniszczyć fort Çimenlik broniący miasta i cieśniny.

Dzień po przybyciu do Çanakkale udałam się do miejsca, które jako jedno z pierwszych 19 lutego 1915 roku stawiło czoło flocie sprzymierzonych, a w dwa miesiące później – 25 kwietnia – stało się punktem desantu oddziałów francuskich, czyli do Kum Kale. Fort można jednak zwiedzić tylko w towarzystwie tureckiego żołnierza, ponieważ wojsko powróciło do tego jeszcze niedawno porzuconego miejsca. Z Kum Kale jak na dłoni widoczne jest wejście do cieśniny i sąsiedni brzeg, czyli przylądek Helles na krańcu półwyspu Gallipoli. Teren tutaj jest płaski i niesprzyjający defensywie, i z tego powodu w planie obrony założono, że kiedy wrogie okręty nasilą ostrzał, tureccy żołnierze mogą opuścić Kum Kale i przejść do fortów w głębi Dardaneli. 25 kwietnia, pod osłoną m.in. rosyjskiego krążownika pancernopokładowego *Askold* (w stopniu porucznika artylerii służył na nim wówczas Polak, Włodzimierz Steyer – późniejszy dowódca Rejonu Umocnionego Hel w 1939 r.) lądowały na terenie azjatyckiej części wejścia do cieśniny francuskie oddziały piechoty (wśród których byli m.in. Senegalczycy), zajmując obszar aż do współczesnej wsi Kum Kale. Wygląd po walce z przerzuconą tam wcześniej piechotą turecką był makabryczny. Po kilku atakach, ponawianych pomimo ostrzału prowadzonego przez stary francuski pancernik *Henri IV*, aby zabezpieczyć się w nocy, Francuzi rozpięli drut kolczasty na trupach Turków i własnych kolegów. Działania na Kum Kale stanowiły jednak tylko jedną z dwóch założonych dywersji, dlatego na drugi dzień – 26 kwietnia 1915 roku – żołnierze zostali wycofani na Helles, gdzie walczyły już jednostki brytyjskie.

Po krótkim spacerze ja również wycofałam się z zabytkowego fortu, i tak jak Turcy 26 lutego 1915 roku podążyłam w głąb cieśniny trafiając do baterii Dardanos, a raczej jej pozostałości. Powojenne zniszczenie baterii dokonało się w dwóch etapach – pierwszego dopuścili się Brytyjczycy w roku 1918 dewastując znajdujące się tam działa w odwecie za zatopienie *E 15* i zabicie w walce dowódcy tegoż okrętu podwodnego

Pomnik tureckiego i australijskiego żołnierza w rejonie plaży Anzac.

oraz dwóch członków załogi[2]. Drugi etap zniszczenia to dzieło Turków, którzy niedawno w samym środku baterii postawili radar wojskowy (Turcja od 1952 r. należy do NATO, musi więc dobrze zabezpieczać swoje terytorium jako kraju granicznego Paktu). Spoglądając z tego miejsca w kierunku wejścia do cieśniny można dostrzec przy brzegu mieliznę, na którą 17 kwietnia 1915 roku wszedł okręt *E 15*. Jego dowódca, a był nim kpt. mar. Theodore Stuart Brodie, podjął się ryzyka przepłynięcia cieśniny i dostania się do przylądka Nara u wejścia do Morza Marmara. Nie znał jednak wystarczająco dobrze warunków panujących w cieśninie Dardanele. Jak dokładnie doszło do tragicznego zakończenia misji nie wiadomo. Z relacji brata dowódcy okrętu – Charlesa G. Brodie'go śledzącego rejs z pokładu samolotu – wynikało, że dzieła zniszczenia dokonał turecki torpedowiec i pociski baterii Dardanos. Alianckie dowództwo nie chcąc pogodzić się z myślą przejęcia nowoczesnego *E 15* przez Turków postanowiło zniszczyć własny okręt. Bateria Dardanos zaciekle broniła swojej ofiary i dopiero za trzecim razem, po nieudanej misji brytyjskiego okrętu podwodnego *B 6* i kontrtorpedowców *Scorpion* i *Grampus*, udało się marynarzom z pancernika *Majestic* w nocy z 18/19 kwietnia wystrzelić torpedy z kutra i skutecznie uniemożliwić uruchomienie *E 15*. Jednak załoga okrętu dostała się do tureckiej niewoli, gdzie przebywała do końca wojny, a rzeczy zabrane z pokładu prezentowane są w muzeum morskim w dzielnicy Besiktas w Stambule i w forcie Çimenlik w Çanakkale[3].

Nieco bliżej baterii, lecz głębiej w cieśninie 18 marca 1915 roku na dno poszedł stary brytyjski pancernik HMS *Irresistible*. Stał się ofiarą min położonych 8 marca przez turecki stawiacz min *Nusret*, a zniszczenia dopełniły tureckie baterie. Oto relacja podchorążego marynarki Owena Ommaneya, służącego na *Irresistible'u*:

Około 16.00 [dokładnie o godz. 16.14 – przyp. aut.] *miał miejsce wielki wstrząs, który podniósł cały okręt. Przechylił się na sterburtę, gdzie dostał trafienie w siłownię, która bardzo szybko napełniła się wodą, utonęli w niej jeden oficer i trzech marynarzy. Wszystkim wydano rozkaz wyjścia na pokład. Weszliśmy na górę i zaczęliśmy rzucać za burtę wszystko, co mogło unosić się na wodzie, pomyśleliśmy, że musimy mieć przy czym pływać, bo w pobliżu nie było żadnych kontrtorpedowców. Byliśmy obiektem silnego ostrzału z fortów... Zostaliśmy trafieni dwa razy pociskiem, jeden trafił w pancerną wieżę dowodzenia, a drugi wszedł przez kabinę dowódcy i przeszedł przez oficerskie toalety*[4].

Wyznaczony do wyciągnięcia ze szponów wroga *Irresistible'a* inny stary pancernik – HMS *Ocean* – wycofując się bez udzielenia pomocy także wszedł o godz. 18.05 na minę. Załogę uratowały

[2] Do tej pory nie ma potwierdzonych wiadomości czy zginęło trzech członków załogi *E 15*. Informacje w tej kwestii są różnie, jednak znane są mogiły tylko dowódcy i dwóch marynarzy.

[3] P. Nykiel, *Ostatnia misja E 15* (w:) „Okręty Wojenne", nr 36 = 1/2000.

[4] Cyt. za www.iwm.org.uk/online/gallipoli/upload/package/2/gallipoli/seaopen.htm – P. Hart, *Gallipoli: The War at Sea; An Overview.*

Armata kal. 150 mm z okresu I wojny światowej w forcie Kum Kale, w głębi widoczny przylądek Helles.

Zachowane i wyeksponowane działa baterii Dardanos. Cień na zdjęciu pochodzi od zainstalowanego tam współczesnego radaru wojskowego.

kontrtorpedowce *Colne*, *Jed* i *Chelmer*, a *Ocean* poszedł na dno o godz. 22.30[5].

Czas jednak opuścić już Dardanos i udać się do Çanakkale na cmentarze konsularne. Na brytyjskim leżą wspomniani wyżej dowódca i dwaj członkowie załogi *E 15*. Lecz zarówno wejście do brytyjskiego, jak i francuskiego strasznie zapuszczonego cmentarza, było zamknięte. Tego dnia zakończyłam zwiedzanie pięknego azjatyckiego brzegu Dardaneli.

21 kwietnia rozpoczęło się dwudniowe międzynarodowe naukowe sympozjum zorganizowane przez Centrum Badawcze Kampanii Gallipolitańskiej im. Atatürka (Atatürk ve Çanakkale Savaţlarý Araţtýrma Merkezi) przy Uniwersytecie w Çanakkale i poświęcone 90. rocznicy lądowania aliantów na półwyspie Gallipoli. Jednym z najbardziej znanych i czynnych uczestników sympozjum był prof. Bill Gammage, australijski historyk, który m.in. w roku 1980 uczestniczył jako konsultant ds. wojskowych, przy realizacji filmu „Gallipoli" w reżyserii Petera Weira (tego od „Pikniku pod wiszącą skałą"). Profesor Gammage przedstawił historię cmentarzy na plaży Anzac, które w latach powojennych były niszczone zarówno przez aliantów, jak i przez Turków (do tej pory nikt głośno o tym nie mówił).

Niemieccy eksperci i tureccy marynarze na pokładzie wraku brytyjskiego okrętu podwodnego *E 15*.

Na zakończenie tego dnia uczestnicy sympozjum, i ja – przedstawiana jako asystentka p. Piotra Nykiela – udaliśmy się na prywatne zwiedzanie fortu Çimenlik, który 18 marca został trafiony pociskiem kal. 381 mm z najnowszego wtedy pancernika brytyjskiego – HMS *Queen Elizabeth*. Zniszczenie rogu fortu jest widoczne do dzisiaj. Wokół Çimenlik, stanowiącego obecnie muzeum marynarki, ustawione zostały już miny morskie użyte w zagrodach minowych w roku 1915, m.in. przez wspomniany wcześniej niewielki turecki stawiacz min *Nusret*, którego stacjonarna replika również jest eksponowana na terenie fortu. To te miny pokonały ostatecznie 18 marca trzy starsze pancerniki floty sprzymierzonych – *Irresistible*, *Ocean* i *Bouvet*. Wystawiona jest także rura torpedowa z tureckiego torpedowca *Muavenet-i Milliye*, który 13 maja w nocy wystrzelił trzy torpedy w stary brytyjski pancernik *Goliath*, zatapiając go w zatoce Morto.

Drugiego dnia sympozjum, 22 kwietnia, dowiedziałam się z referatu emerytowanego pułkownika armii izraelskiej Yigala Sheffy'ego o fakcie, że Brytyjczycy przygotowywali się na Gallipoli do wojny chemicznej, takiej jak na

[5] P. Nykiel, *18 marca 1915 r. porażka floty sprzymierzonej w Dardanelach*, (w:) „Morza, Statki i Okręty", nr 4/1998, s.53.

Nagrobek dowódcy *E 15*, kpt. mar. T. S. Brodiego. *Fot. Piotr Nykiel*

froncie zachodnim[6]. Wieczorem na zakończenie sympozjum odbyła się bardzo uroczysta kolacja u tureckiego dowódcy floty w Cieśninie.

W sobotę 23 kwietnia razem ze wszystkimi uczestnikami zakończonej już sympozjum udaliśmy się na autokarową wycieczkę po półwyspie Gallipoli. Pierwszy przystanek stanowił Anzac Cove[7], gdzie świtem 25 kwietnia 1915 roku dobiły do brzegu łodzie z oddziałami australijskimi i nowozelandzkimi. Tymczasem trwały już przygotowania do obchodów. Widok tego, co w ostatnim czasie poczyniono na całej długości plaży Anzac jest przerażający dla badaczy i historyków – droga wzdłuż brzegu została znacznie poszerzona. Zniszczono teren zarówno nad drogą, jak i poniżej zsypując nadmierną ilość piasku w dół, w kierunku plaży, niszcząc bezpowrotnie pierwotny wygląd miejsca, gdzie odbyła się walka między Turkami a aliantami. Po tym traumatycznym przeżyciu udaliśmy się na Lone Pine. Na cmentarzu ustawiono już trybuny, które służyć będą Australijczykom i Nowozelandczykom, przybyłym masowo na uroczystość. Nad wszystkim góruje samotna sosna[8], od której wzgórze i cmentarz wzięły swoją nazwę. Przechodząc między grobami znalazłam pomnik szeregowca z 11. batalionu piechoty australijskiej, H. O'Donnella, który poległ w wieku zaledwie 16 lat.

[6] O tym w żadnym, nawet brytyjskim, opracowaniu nie ma słowa, bo z drugiej strony czym się chwalić.

[7] Miejsca, gdzie walczyły oddziały alianckie pozostają w języku angielskim bądź rzadziej francuskim, nazewnictwo to jest ogólnie przyjęte w literaturze przedmiotu. Można je spotkać w jedynych polskich opracowaniach szeroko opisujących kampanie na Gallipoli – u kmdra J. Kłossowskiego, *Walka o Dardanele podczas ubiegłej wojny światowej*, (w:) „Przegląd Morski", nry 9-12/1929, 19/1930 i 29/1931, jak i u Z. S. Zalewskiego, *Dardanele i Gallipoli: w polityce i strategii mocarstw europejskich podczas I wojny światowej*, Olsztyn 2001.

[8] Jest to „córka", tej sosny, która jako jedyna ostała się po wycięciu pozostałych drzew na dachy dla okopów tureckich przed bitwą na Lone Pine.

Następnym miejscem, które odwiedziliśmy był cmentarz na Quinn's Post. Rozpościera się stamtąd widok w kierunku Anzac Cove i Pluge's Plateau, a poniżej wije się Monash Gully. To stąd, w kierunku północnym, rozpoczynał się teren zwany Chessboard (Szachownica), gdzie przeplatały się stanowiska australijskie i nowozelandzkie z tureckimi, miejsce zaciekłych walk. Niedaleko od Quinn's Post, w kierunku północno-zachodnim (na godzinie10.30, jak by powiedział snajper) leży The Nek, które stało się miejscem krwawego ataku 7 sierpnia 1915 roku. Walka ta stanowi finał filmu Petera Weira „Gallipoli" i dobitnie pokazuje, jak bezsensownie postąpili brytyjscy oficerowie nie wstrzymując australijskiego ataku bagnetami wprost na tureckie karabiny maszynowe. Jak zapisał jeden z żołnierzy w pamiętniku:

(...) okropny ogień karabinów maszynowych odległych o dziesięć jardów, zmiótł wszystko (...) nigdy wcześniej nie słyszałem takiego natężenia ognia (...) druga fala wyskoczyła z okopu (...) mieli przejść przez pierwszą linię, kiedy uderzył w nich grad metalu. Żaden z żołnierzy nie przeszedł jarda dalej, ten sam los spotkał trzecią linię, z wyjątkiem kilku żołnierzy wspinających się z okopów (...) to było szaleństwo by naciskać na kolejny atak (...)[9].

Ostatnim miejscem, które zwiedziliśmy w tej części półwyspu było wzgórze Chunuk Bair, gdzie obok siebie znajdują się cmentarze nowozelandzki i turecki. To tutaj Kemal Pasza[10] (późniejszy Atatürk), dowodzący obroną na Suvla (płaskowyż i zatoka, pol. Suwła), zaciekle walczył z nacierającym wrogiem w sierpniu 1915 roku, i to tutaj miało miejsce „cudowne zdarzenie" – otóż Kemal obserwując ruchy wroga został trafiony przez jednego ze strzelców w pierś, jednak pocisk wbił się w zegarek, a punkt, w którym się to stało został upamiętniony czterema wielkimi kamiennymi kulami. Na wschodnim zboczu wzgórza znajdują się groby poległych tutaj w sierpniu Nowozelandczyków.

Stamtąd udaliśmy się na Helles, gdzie w czasie kampanii walczyli z Turkami Brytyjczycy i Francuzi. Tam znajdują się ich cmentarze. Jednak na dokładne ich zwiedzenie przeznaczyłam

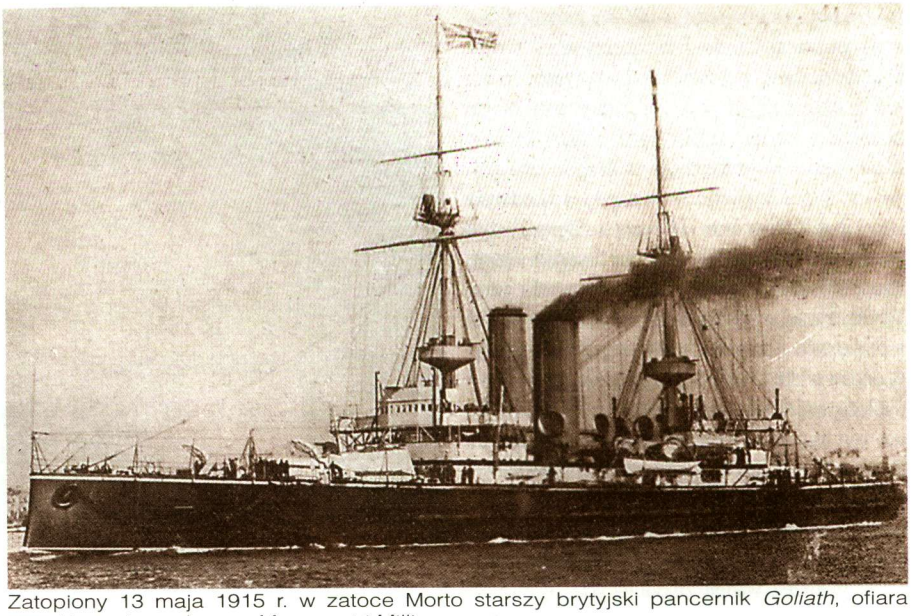
[9] Cyt. za M. Hickey, *Gallipoli*, London 1997, s. 258-259.

[10] Mustafa Kemal w czasie desantu 25 kwietnia był dowódcą 19. Dywizji utworzonej na krótko przed alianckim atakiem na Gallipoli, a w czasie desantu na Suvla został mianowany dowódcą obrony w rejonie Suvla.

Stojący w zatoce Mudros – brytyjski pancernik *Queen Elizabeth*, jedyny drednot (dokładniej superdrednot), który walczył z tureckimi fortami podczas operacji dardanelskiej 1915 r.

kolejny dzień, 24 kwietnia. Drogi na całej długości Parku Historycznego, jakim jest obecnie ta część półwyspu, na którym toczyły się walki w 1915 roku, były coraz mniej przejezdne – trwały przygotowania do obchodów. Pojawiły się patrole żandarmerii, która pilnowała, aby turyści tłumnie przybywający na Anzac Day nie schodzili ze szlaku. Oprócz zwiedzających z Antypodów coraz liczniejszą grupę z każdym rokiem stanowią Turcy, oglądający miejsca, gdzie ich przodkowie bohatersko bronili ojczystą ziemię przed najazdem „niewiernych".

Niedziela w spokojnym wędrowaniu stanowiła wielkie wyzwanie. Wszędobylscy turyści coraz bardziej utrudniali poczucie klimatu tamtych dni walki, zmagania się wielkiej potęgi świata zachodniego z upadającym imperium osmańskim. Tego dnia odwiedziłam leżący poniżej Kilid-Bahir fort Rumeli Mecidiye, w którym jeden z walczących dokonał zadziwiającego czynu. Był nim Koca Seyit, który modląc się do Allacha o pomoc sam wniósł, po zniszczeniu przez artylerię okrętową aliantów windy działa, pocisk o masie 276 kg (a więc kalibru rzędu 280 mm). Na dwóch (z dziewięciu) magazynach fortu, który z każdym rokiem coraz bardziej niszczeje (jak bym nigdzie z Polski nie wyjeżdżała!), widoczne są ślady po odstrzeleniu ich rogów przez pociski okrętów wroga. Większych zniszczeń nie udało się flocie sprzymierzonych dokonać, obrońcy dobrze wykonywali swoje zadanie, dając się we znaki brytyjskim i francuskim okrętom. A forty miały bardzo dobre położenie, vis a vis znajdowały się forty Çimenlik i Anadolu Hamidiye. Dzięki temu swoimi pociskami obsługi dział pokrywały całą szerokość cieśniny.



Zatopiony 13 maja 1915 r. w zatoce Morto starszy brytyjski pancernik *Goliath*, ofiara tureckiego torpedowca *Muavenet-i Milliye*.

Muzeum morskie w Çanakkale – turecka mina morska wystawiona na terenie fortu Çimenlik.

Następnym punktem wycieczki była wieś Alçitepe, dawniej Krithia, o którą w czasie kampanii stoczono trzy bitwy, 28 kwietnia, 6-8 maja i 4 lipca 1915 roku. Wszystkie były krwawe i wszystkie przegrane przez oddziały brytyjskie i francuskie. Po wojnie jeden z mieszkańców tej wsi orząc swoje pole wydobywał wielką ilość pozostałości po stoczonych walkach. Zaczął je gromadzić we własnym domu. Kolekcję uzupełniali sąsiedzi, przynosząc „owoce" orki na swoich polach. W ten sposób powstało muzeum kampanii na Gallipoli. Przybywają tam liczne wycieczki mogąc oglądać pozostałości z tamtego okresu. W szafkach i gablotach znajdują się łuski po pociskach artyleryjskich, granaty, pociski karabinów, bagnety, a nawet kości żołnierzy, zarówno aliantów jak i Turków. Przechodząc po pomieszczeniach domowego muzeum można poczuć atmosferę tamtych dni, kiedy życie ludzkie nie miało prawie żadnej wartości. Żołnierze jednej i drugiej strony byli rzucani do ataków opływających krwią.

Ze wsi Alçitepe udałam się na wzgórze Alçitepe (ang. Achi Baba), które Brytyjczycy mieli zdobyć zaraz po wylądowaniu na plażach Helles. Nie dotarli tam nigdy. Niestety dowódcy brytyjscy błędnie ocenili, że ze szczytu będą mieli widok na Dardanele, co pozwoli im na współpracę z flotą. Zdobycie Alçitepe nie mogło zmienić biegu kampanii. Ale alianci tego nie wiedzieli, dlatego wysyłali żołnierzy na krwawy bój. Największe straty w stosunku do ilości posiadanych oddziałów ponieśli Francuzi walczący na prawej flance, wokół Reduty Haricot. Zwiedziłam to miejsce, poniżej reduty leży wielki wąwóz Kereves Dere z bardzo stromym zboczem. Sama miałam problem ze swobodnym podejściem pod Haricot, więc jak mogli sobie poradzić tam Francuzi idąc z ekwipunkiem pod morderczym ostrzałem tureckich karabinów maszynowych.

Po wspinaczce udałam się do miejsca, gdzie znajduje się ogromny, wysoki na 40 m, czworonóg upamiętniający tureckich żołnierzy, którzy zginęli na Helles – Çanakkale Şehitler Abidesi. Pod tym pomnikiem, na którego patrzenie wywołało we mnie zawrót głowy, znajduje się niewielkie muzeum. Przy wejściu ustawiono dwa pociski kal. 381 mm z pancernika *Queen Elizabeth*. W środku znajdują się pozostałości po stoczonych tu walkach: łuski pocisków, bagnety, magazynki, kości przestrzelone przez pociski, alianckie odznaki pułkowe, archiwalne zdjęcia, karabin maszynowy, a nawet pocisk karabinowy przestrzelony przez drugi pocisk.

Następnym miejscem, gdzie podążyłam był francuski cmentarz wojskowy. Tam setki czar-

Torpeda produkcji niemieckiej kal. 450 mm i wyrzutnia torpedowa ze zbudowanego w elbląskiej stoczni Schichaua torpedowca *Muavenet-i Milliye*, którymi w zatoce Moro zatopiono starszy brytyjski pancernik *Goliath*.

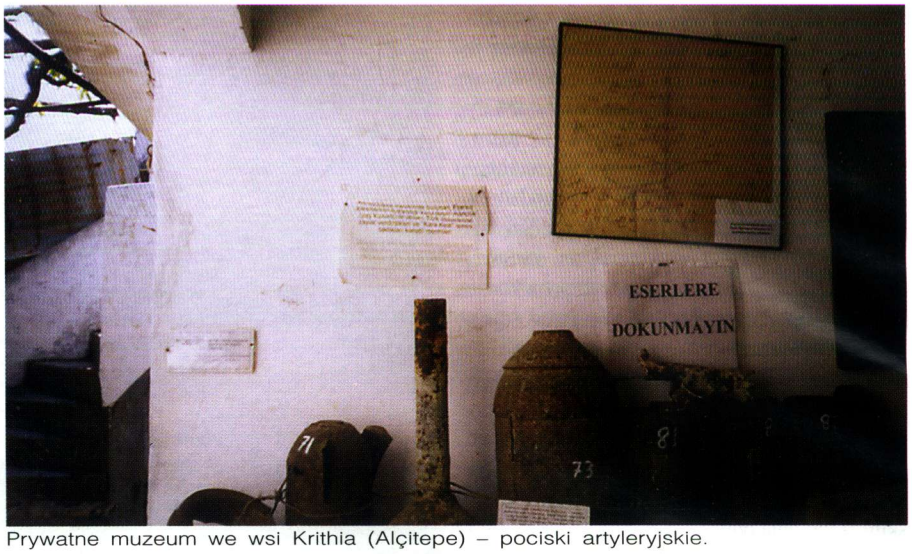
nych krzyży kontrastuje z białym monumentem stojącym na końcu drogi biegnącej przez środek cmentarza. Trwały ostatnie przygotowania do poniedziałkowych uroczystości. Francuski ksiądz opiekujący się tym miejscem odtwarzał z taśmy Marsyliankę. Wśród krzyży znaleźć można polsko brzmiące nazwiska – Lubinsky i Glodkowsky, kilku Żydów oraz żołnierzy z Algierii, czyli żuawów. Stamtąd udałam się na brytyjski cmentarz Skew Bidge, również tak jak francuski górujący nad zatoką Morto. Tutaj niewielkie pomniki z piaskowca wspaniale kontrastują z widocznym w oddali wielkim tureckim czworonogiem.

Czas zwiedzić ruiny fortu Seddülbahir. To ten fort razem z Kum Kale bronił wejścia do Dardaneli w lutym 1915 roku przed flotą sprzymierzonych. Stał się również miejscem zaciekłego ostrzału Brytyjczyków lądujących u jego podnóża na plaży V. Zapłacił jednak za to zniszczeniem przez wroga znajdujących się w nim dział. Lufa jednego z nich do dziś leży w fosie, a odłamki pozostałych można znaleźć w całym forcie. Sytuację, w jakiej znaleźli się Brytyjczycy na V Beach najlepiej widać ze wzgórza znajdującego się po lewej strony plaży. To stamtąd i z fortu Seddülbahir żołnierze, wysiadający z łodzi i z *River Clyde* (węglowca przerobionego na transportowiec, nazywany „koniem trojańskim") dostali się w krzyżowy ogień. Zginęło wielu z nich. Tak opisał całą sytuację komodor lotnictwa Charles Samson, korygujący tego dnia ogień okrętów:

(...) szalupy były pełne ciał; plaża i wody przybrzeżne były zasypane ciałami. To był przerażający widok dla nas bezpiecznie znajdujących się w powietrzu. (...) Morze w odległości ok. 50 jardów od brzegu było całkowicie czerwone od krwi, był to straszny widok[11].

Na cmentarzu znajdują się nagrobki wielu marynarzy dowodzących kutrami z holami. Jest tu też pomnik kpt. G. N. Walforda, który 26 kwietnia razem z podpułkownikiem Doughty-Wylie, poprowadził atak na fort Seddülbahir, aby wyprzeć pozostałych tureckich obrońców. W ataku na sąsiednie Wzgórze 141 ppłk Doughty-Wylie zginął od tureckiej kuli. Został pochowany w miejscu, gdzie upadł. Kapitan G. N. Walford również poległ podczas tego ataku. Obaj oficerowie zostali odznaczeni Krzyżem Wiktorii (Victoria Cross), a Wzgórze 141 nazwano imieniem pułkownika Doughty-Wylie'a[12]. Na 1500 lądujących żołnierzy straty wyniosły 1200. Nad przylądkiem, gdzie desantowali się Brytyjczycy znajduje się monument – Helles Memorial – upamiętniający wszystkich poległych marynarzy i żołnierzy piechoty. Spod pomnika dojrzeć można na zachodzie wyspę Imroz (tur. Gökçe Ada), na której stacjonował Sztab Generalny z głównodowodzącym, generałem Ianem Hamiltonem, na czele (przeniósł się na ląd po zatopieniu *Goliatha,* wiceadm. John de Robeck zalecił to, jako środek ostrożności).

Kolejnym cmentarzem na mojej drodze był cmentarz Lancashire Landing wznoszący się nad



Prywatne muzeum we wsi Krithia (Alçitepe) – pociski artyleryjskie.

plażą W – nazwaną od 1. batalionu Lancashire Fusiliers – oddziału, który na niej lądował 25 kwietnia 1915 roku – plażą Lancashire Landing. Oddziały przed przejściem do szalup przypłynęły na krążowniku *Euryalus* i pancerniku *Implacable.* Kiedy żołnierze wysiedli z łodzi wpadli w pułapkę zastawioną przez obrońców. Turcy rozłożyli w wodzie blisko brzegu drut kolczasty i miny. A kiedy Brytyjczycy zbliżyli się na odpowiednią odległość, ok. 100 metrów, żołnierze tureccy otworzyli ogień z karabinów maszynowych umieszczonych na skrajnych wzniesieniach plaży W. Major Shaw wspominał tą chwilę, kiedy dopływał w szalupie do brzegu:

Byliśmy tak stłoczeni, że nie można było się ruszyć, więc ci, którzy zginęli musieli tak siedzieć, martwi. Kiedy poczułem, że łódka się chwieje wskoczyłem do wody na głębokość trzech stóp i ruszyłem poprzez zwoje drutu kolczastego w kierunku plaży. (...) na prawo, na szczycie klifu znajdowały się okopy tureckie, skąd zasypywano nas gradem kul.(...) Morze za mną było całkowicie purpurowe i poprzez dźwięk strzałów słychać było jęki[13].

To w czasie tego ataku za swoją odwagę żołnierze brytyjscy zdobyli „6 Krzyży Wiktorii przed śniadaniem" („6 VC's before breakfast"). Na 950 żołnierzy Lancashire lądujących tego dnia 6 oficerów i 183 żołnierzy zginęło, 4 oficerów i 279 żołnierzy zostało rannych, a 61 zaginęło[14].

Udało mi się, aczkolwiek z daleka, zobaczyć plażę X. Udanego lądowania w tym miejscu dowódca brytyjskich oddziałów, gen. Hunter-Weston, nie wykorzystał. Żołnierze, którzy tam dokonali desantu natknęli się tylko na grupkę 12 Turków. Dopiero idąc w głąb terenu by zdobyć Wzgórze 114 (Hill 114) musieli stoczyć walkę z tureckim oddziałem zabezpieczającym. Jednak żadnych działań, by połączyć się z oddziałami lądującymi na sąsiednich plażach nie przeprowadzono.

Czas jednak przygotować się na całonocne czuwanie na plaży Anzac – o godz. 20.00 znalazłam się już na miejscu, lecz czekać na uroczystości musiałam do godz. 04.30. Przybyli na nie m.in. premier Nowej Zelandii Helen Clark, premier Australii John Howard, Jego Wysokość Książę Walii Karol oraz Dowódca Australijskich Sił Zbrojnych – generał Peter Cosgrove. Obecnych było również wiele stacji telewizyjnych, najwięcej oczywiście z Australii i Nowej Zelandii. O świcie o 04.30 rozpoczęło się preludium

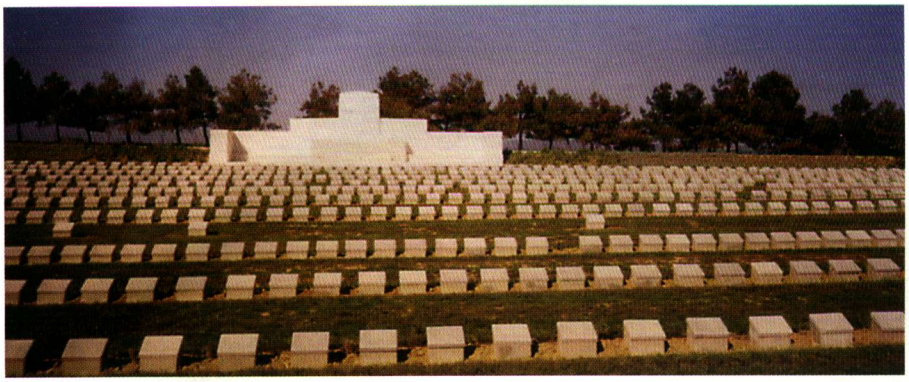
[11] Cyt. za www.iwm.org.uk/online/gallipoli/upload/package/2/gallipoli/airopen.htm B. King, *Gallipoli: The Royal Naval Air Service and the Dardanelles.*

[12] Doughty-Wylie oprócz pośmiertnego odznaczenia Krzyżem Wiktorii, o czym wspomniano, został awansowany do stopnia pułkownika.

[13] Cyt. za R. R. James, *Gallipoli*, London 1965, s. 118.

[14] www.gallipoli-assocciation.com W Beach: Lancashire Landing.

Przygotowany do uroczystości rocznicowych cmentarz australijski na Lone Pine.



Cmentarz Lancashire Landing.

przed Dawn Service (obchody 90. rocznicy odbywały się w trzech miejscach, pierwszym była plaża Anzac u podnóża Sfinksa). Było to połączenie recytacji wierszy i muzyki oddających hołd poległym. Następnie odczytany został list ppłka Williama George'a Malone'a, dowódcy batalionu Wellington z Nowej Zelandii. Malone, uwielbiany przez swoich podwładnych, był jednym z najbardziej kompetentnych oficerów na Gallipoli. Dowodził obroną posterunków Courtney's Post i Quinn's Post, newralgicznych punktów na Anzac (te miejsca, jako graniczne były stale zagrożone tureckim atakiem). List ów płk Malone napisał do żony na dzień przed atakiem na wzgórze Chunuk Bair, gdzie Nowozelandczycy mieli uderzyć, współpracując w ten sposób z Brytyjczykami walczącymi na Suvla. Malone poprowadził swoich żołnierzy 8 sierpnia na najważniejszy w tej okolicy szczyt – Chunuk Bair. Atak wspomagała artyleria okrętowa, ponieważ Turcy również zaatakowali, a raczej bronili tego miejsca. Nieszczęśliwie pociski artyleryjskie trafiały w żołnierzy nowozelandzkich. Jedną z ofiar tego ostrzału padł właśnie płk Malone. Po odczytaniu bardzo wzruszającego listu odbył się mały koncert, m.in. na niesamowitym instrumencie z Antypodów – didgerdoo. Wyświetlono na telebimach film dokumentalny opowiadający, jak doszło do desantu na Gallipoli i jak przebiegała kampania. Odbył się również fascynujący pokaz – temat przewodni z filmu Petera Weira „Gallipoli" połączono z komentarzem odczytanym przez lektora i układem reflektorów, które tak jak żołnierze 90 lat temu przemierzały drogę z morza na brzeg i w górę na szczyty wzgórz, m.in. na charakterystycznego Sfinksa. Przeżycie było niesamowite, a nad wszystkim unosił się duch żołnierskiego poświęcenia, zawziętości typowej dla mieszkańców Antypodów i niesamowitej odwagi. Zaś w oddali pływała oświetlona brytyjska fregata, pozwalając wyobraźni jeszcze lepiej pracować.

O godzinie 05.30, tak jak pierwsi żołnierze australijsko-nowozelandzkiego korpusu ekspedycyjnego Anzac wylądowali na brzegu, rozpoczął się Dawn Service. Po wprowadzeniu, czterech żołnierzy ustawiło katafalk[15] w rytmie wybijanym przez werblistę. Dowódca Sił Zbrojnych Australii, gen. Peter Cosgrove przypomniał rolę, jaką odegrali żołnierze Anzac i jaką lekcję potomni powinni odrobić po tej krwawej kampanii. Nastąpiła część religijna – kapelan Nowozelandzkich Sił Zbrojnych, Lance Lukin wspomniał, jaką ofiarę ponieśli żołnierze i ich rodziny, tracąc ojców, synów, braci bądź mężów, i tylko Bóg może nas nauczyć pokoju. Psalm 121 odczytał książę Karol, a po nim wszyscy odmówiliśmy hymn „The Recessional" Rudyarda Kiplinga, zakończony znamiennymi słowami „Lest we forget!" – „Nigdy nie zapomnimy!" Odmówiono kolejne modlitwy, na koniec, po błogosławieństwie, odegrano hymny narodowe. Jako pierwszy zabrzmiał hymn Turcji, potem Australii i Nowej Zelandii. Słońce zaczęło wschodzić, kiedy ruszyliśmy na następną ceremonię. Teraz nastąpiła część narodowa, na Lone Pine australijska, a na Chunuk Bair nowozelandzka. Obie miały podobny przebieg jak Dawn Service. W drodze na Lone Pine zeszłam na chwilę ze szlaku, aby odwiedzić grób najbardziej znanego żołnierza korpusu Anzac i jego symbolu – Johna Simpsona Kirkpatricka. Na swoim osiołku przewiózł wielu rannych żołnierzy, wśród nich znalazł się nawet sam gen. mjr William Bridges, szef Australijskiego Sztabu Generalnego i dowódca Australijskich Sił Imperialnych, ranny 15 maja – zmarł 18 maja. Dzień po śmierci generała zginął Simpson[16] trafiony kulą tureckiego snajpera. Na Lone Pine 6 sierpnia atakujących Australijczyków zaskoczyły sosnowe osłony tureckich okopów, przez które z trudem mogli się przebić. Jak wspominał tamten dzień Hugh Andersen, dowódca jednego z plutonów w 1. Brygadzie Australijskiej:

Szrapnele padały gęsto jak grad (....) Dotarliśmy do tureckich okopów i odkryliśmy, że pierwsze okopy są na wierzchu pokryte kłodami, gałęziami i błotem. Niektórzy żołnierze strzelali przez otwory strzelnicze, inni próbowali rozbić kłody na kawałki. Nadbiegł nasz oficer, stary Dickie Seldon, machając rewolwerem, „Nie uda się wam! Naprzód! Naprzód! Naprzód!" i przebiegając ponad okopem pospieszył do drugiego okopu i dalej za tłumem[17].

Po zakończeniu ceremonii na Lone Pine wraz z turystami udałam się na północny wschód, na Chunuk Bair. W niewielkiej odległości od cmentarza na Lone Pine znajdują się oryginalne australijskie okopy – czas jednak zrobił już swoje. Po drodze minęłam też cmentarz na wzgórzu Baby 700, które było miejscem walk zaraz po wylądowaniu i stało się po nich punktem tureckiej obrony. Chunuk Bair, które stanowiło ostatni punkt obchodów Anzac Day, jest jednocześnie cmentarzem nowozelandzkich żołnierzy, jak i tureckich. Z tego wzgórza roztacza się wspaniały widok na płaskowyż Suvla, który stał się teatrem walk sierpniowych, mających na celu ostatecznie przełamać turecki opór. Tutaj jednak, dzięki zawziętości obrońców, w końcu Brytyjczycy zrozumieli, że Turków nie pokonają.

Po zakończeniu uroczystości pozostało mi w pamięci jedno zdanie powtarzane na każdym cmentarzu w czasie Anzac Day – „Nigdy więcej". Choć przelano tu wiele krwi, półwysep Gallipoli pozostanie dla mnie na zawsze magicznym miejscem, tak jak wtedy, kiedy pierwszy raz o nim usłyszałam.

ŹRÓDŁA ILUSTRACJI: M. LACKOWSKA, P. NYKIEL, INTERNET, ARCHIWUM REDAKCJI

Na zakończenie coś nieco późniejszego, ale też z Dardaneli, pomiędzy Çanakkale a Kum Kale – wieża armat kal. 280 mm zdjęta w 1939 ze skreślonego rok wcześniej pancernika *Turgut Reis* (ex-niem. *Weissenburg*, zbud. 1890-1894 w szczecińskiej stoczni Vulcan) i zamontowana jako bateria.

[15] Katafalk ustawiany jest w kościele anglikańskim w czasie nabożeństwa żałobnego wokół trumny zmarłego.

[16] John Simpson Kirkpatrick pochodził z Wielkiej Brytanii, zaciągnął się do floty handlowej, ale zdezerterował i wstąpił do Australijskich Służb Medycznych pod nazwiskiem Simpson (prawdziwego, jako dezerter nie mógł użyć). Wszyscy znają go więc jako Simpsona.

[17] Cyt. za www.australiansatwar.gov.au/stories/stories.asp?war=W1&id=7 – H. Andersen, *The battle for Lone Pine*.

Skansen w Göteborgu

Od opublikowania reportażu w „MSiO" nr 6/2001 morski skansen w Göteborgu zmienił częściowo nazwę i skład eksponowanej flotylli. Obecnie jego pełna nazwa brzmi: Maritiman – Goteborgs Maritim Upplevesecentrum (www.maritiman.se). Nowymi okrętami w kolekcji są mały ścigacz rakietowy *Hugin* (zbudowany w 1978 r. jako pierwszy z serii 16 okrętów) i stawiacz min *Kalmarsund* (stosowano też nazwę *Mul 13*) z 1952 r. Nowe statki cywilne to *Fardig*, jednostka do podnoszenia wraków z 1942 r. (ostatni właściciel Roda Bolaget), łódź ratownictwa brzegowego *Adolf Brat* (eksponowana na nabrzeżu) i pasażerska motorówka portowa określana jako „paddan no. 5". Ubyły natomiast statek pasażerski *Marieholm* i kuter Straży Wybrzeża *Kbv 253*. Ponadto w tym roku na niszczycielu *Smaland* po raz pierwszy udostępniono do zwiedzania centrum dowodzenia i pomieszczenia kryptograficzne, w których na ekranach urządzeń odbywa się inscenizowana, ale realistyczna akcja bojowa.

Pierwszy, drugi *Gorch Fock*

W Stralsundzie zacumował jako muzeum zbudowany w 1933 r. żaglowiec *Gorch Fock I* – statek, który ponad 50 lat nosił nazwę *Towariszcz*. Niemieckie stowarzyszenie Tall-Ship Friends Deutschland e.V. odkupiło go od Ukrainy w 2003 r. i po remoncie w stoczni Volkswerft udostępniło do zwiedzania. Obecnie stowarzyszenie gromadzi środki w celu przewrócenia statkowi zdatności do żeglugi.

Jedyne takie targi

W holenderskiej miejscowości Medemblik (na wschodnim brzegu Ijsselmeer), w miejscowym porcie żeglarskim, od dziewięciu lat odbywają się Classic Boat Show, jedyne w Europie targi handlowe poświęcone wyłącznie statkom historycznym. Wystawcami są m.in. zakłady specjalizujące się w konserwacji i naprawie jednostek drewnianych, stocznie budujące repliki, firmy czarterujące, kluby zrzeszające armatorów łodzi tradycyjnych. W tym roku impreza zgromadziła 150 wystawców. Towarzyszył jej zlot małych jednostek historycznych (patrz zdjęcie).

Ostatni dryfter

Brytyjski lugier parowy *Lydia Eva*, ostatnia jednostka pozostała z wielotysięcznej floty statków poławiających pławicami, otrzymał grant 750 tys. funtów szterlingów od Heritage Lottery Fund na remont kadłuba. Zbudowany w 1930 r. lugier był eksponowany w latach 1990-2000, jednak zły stan poszycia spowodował administracyjny zakaz udostępniania go. Ponowne otwarcie dla publiczności przewiduje się w 2007 r. Statek będzie cumował przemiennie w dwóch portach: Great Yarmouth i Lowestoft.

Muzealny *Kobben*

Muzeum marynarki wojennej w Kopenhadze otworzyło dla zwiedzających swój nowy nabytek – okręt podwodny *Saelen* (ex norweski *Uthaug*, w sł. 1966)

Jest to drugi zachowany okręt z duńskiej floty podwodnej, w której po II wojnie światowej służyło realnie 13 jednostek (cztery okręty samozatopione w 1943 r. po wydobyciu wróciły do służby tylko formalnie). *Saelen* znajduje się na terenie Nyholm, w pobliżu zachowanej przez dobrowolne stowarzyszenie fregaty *Peder Skram*. Na oba okręty, mimo że mają różnych właścicieli, można nabyć jeden, ekonomiczny bilet w cenie 60 DEK.

Stella Polaris

Grupa obywateli Bergen podjęła starania o zakupienie i sprowadzenie z Japonii *Stella Polaris* (5209 BRT), pierwszego norweskiego statku zbudowanego od stępki jako wycieczkowiec. Statek, zbudowany w 1927 r. w Göteborgu, pływał do 1969 r., po czym przez 30 lat służył w Japonii jako stacjonarny hotel i restauracja. Był także udostępniony do grupowego zwiedzania. Planuje się, że w Bergen *Stella Polaris* zacumuje przy reprezentacyjnym nabrzeżu w centrum miasta i będzie służył jako muzeum oraz restauracja.

Dodane do rejestru

Do brytyjskiego rejestru statków historycznych (The National Register of Historic Vessels) wpisano kolejnych pięć jednostek, w tym dwie barki żaglowe z Tamizy (*Beric* i *Decima* zbudowane w końcu XIX wieku), holownik parowy *Hatfield* (30 BRT) z 1955 r. i dwa okręty należące niegdyś do Royal Navy: 60-stopową motorówkę typu admiralicji *FSMB 4195* zbudowaną w 1941 r. (wyporność 20,5 t) oraz ścigacz torpedowo-artyleryjski, *Gay Archer* z 1951 r. (*P 1041*, wyp. pełna 65 t, prototyp ostatniego typu brytyjskich ścigaczy napędzanych silnikami benzynowymi – Gay). Oba okręty ostatnio służyły jako prywatne jachty a obecnie są restaurowane do oryginalnego stanu (mają drewniane kadłuby). W NRHV zarejestrowanych jest obecnie ok. 1200 jednostek.

Kolejna *Nina*

The Columbus Foundation z siedzibą na Brytyjskich Wyspach Dziewiczych zbudowało drugą karawelę imitującą statek flotylli Kolumba *Nina*. Nowy żaglowiec o nazwie *Santa Clara* będzie służył jako „pływające muzeum" i jednostka wycieczkowa. Tymczasem pierwsza karawela fundacji, *Nina*, zbudowana w 1991 r. (bez używania narzędzi mechanicznych!), odwiedziła już 425 portów i przystani. W tym roku, latem, pływała po dolnej Missisippi i Ohio, m.in. przez 10 dni sierpnia była udostępniona w National Mississipi River Museum. Zimą statek będzie pływał na krótkie wycieczki z mariny na Wielkich Kajmanach. Wejście na pokład kosztuje 5 USD, gdy statek pełni funkcję wystawową, natomiast za 2-godzinną wycieczkę trzeba zapłacić 29-39 USD w zależności od pory dnia.

List do redakcji

Szanowna Redakcjo!

Z przyjemnością powitałem nową, stałą rubrykę w Waszym magazynie, która znakomicie uzupełnia reportaże i artykuły problemowe o muzeach morskich. Ponieważ wypowiadałem się już na łamach „MSiO" w sprawach dotyczących zachowania naszych okrętów wojennych, pozwolę sobie podnieść jeszcze jedną propozycję.

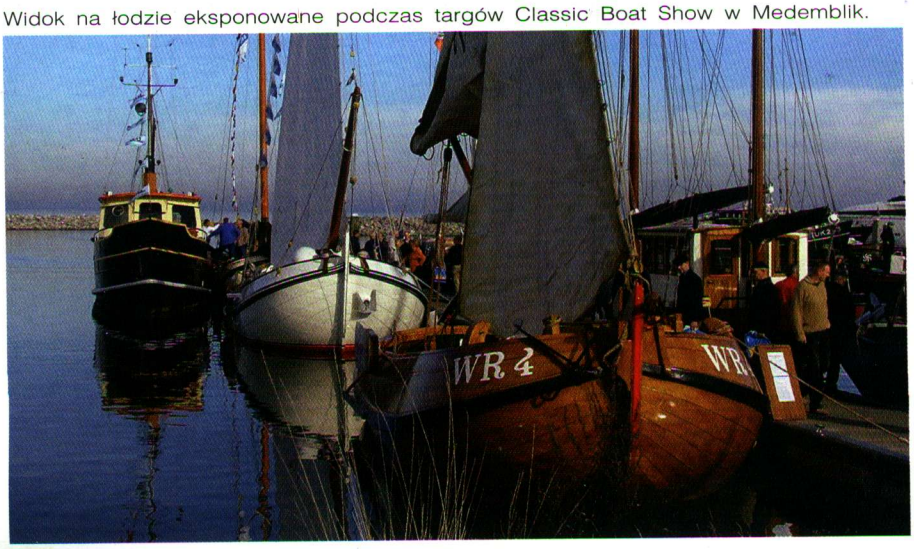
W czerwcu 2002 r. brytyjski magazyn shiploverski „Ships Monthly" doniósł, że zidentyfikowano pochodzenie łodzi mieszkalnej Thanet *zacumowanej w miejscowości Shoreham-by-Sea (leży nad kanałem La Manche, dokładnie na południe od Londynu). Okazało się, że jest to dawny ścigacz* MTB 426, *który jako* S 7 *służył w PMW w latach 1944-1945.*

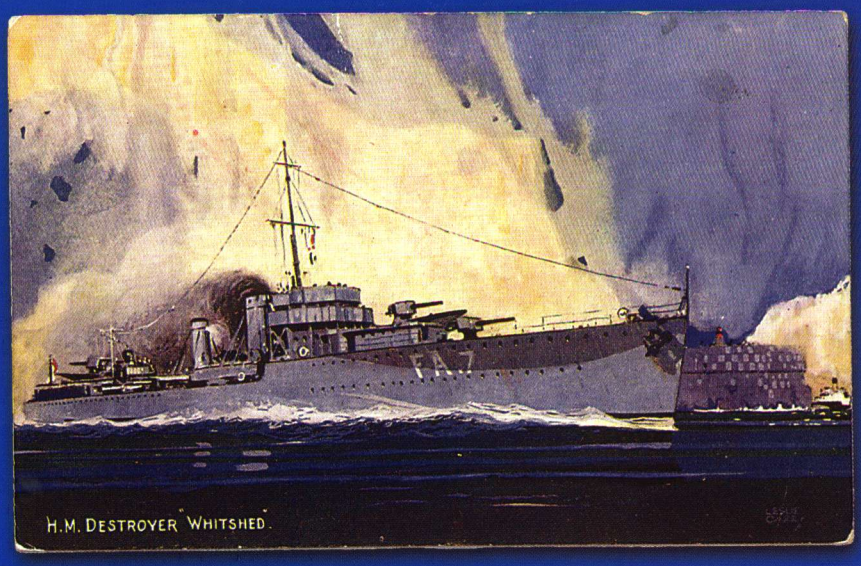
Ponieważ muzea morskie na Wybrzeżu lekceważą problem zachowania małych jednostek historycznych, proponuję aby losem S 7 *zainteresowało się którekolwiek z muzeów wojskowych w głębi kraju, na przykład MWP w Warszawie lub prężne muzeum w Białymstoku. Równie dobrze* S 7 *może znaleźć swe miejsce w Poznaniu nad Wartą (mógłby nawet spotykać się z lodołamaczem* Kuna*!). Chodzi głównie o to, by go uratować.*

Kadłub S 7, *jeśli jeszcze istnieje, należy odkupić, przywieźć do Polski i jeśli dzisiaj brakuje kapitału społecznego, żeby okręt odbudować, niech czeka gdzieś pod dachem na lepsze czasy. Jest to jedyna i ostatnia szansa, żebyśmy dołączyli do narodów, które ratują swoje dziedzictwo morskie.*

Marek Zalecha

Widok na łodzie eksponowane podczas targów Classic Boat Show w Medemblik.



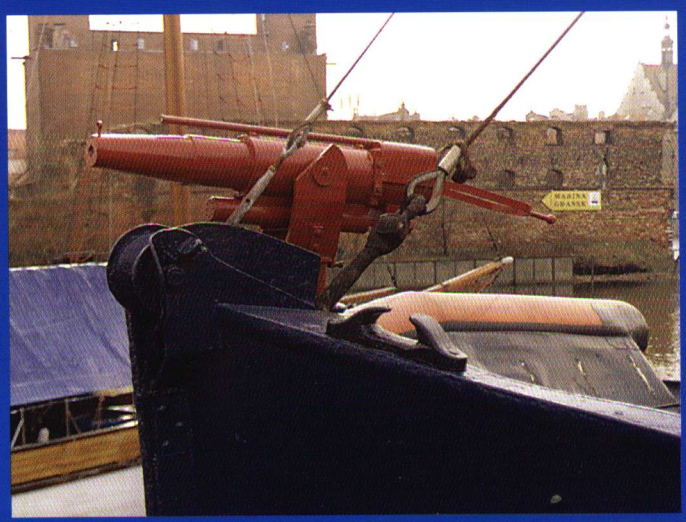


Dawno i kolorowo (5)

Wracamy do przerwanego cyklu, który przypomina, że dawno temu nasi przodkowie też mogli cieszyć oczy kolorowymi widokami statków i okrętów na pocztówkach. W tym przypadku artysta Leslie Carr namalował niszczyciel HMS *Whitshed* mijający opancerzony fort Horse Sands na wodach cieśniny Solent. Dodajmy, był to – pomijając wejście na minę w 1940 r. – szczęśliwy okręt. Zbudowany w 1919 r., przetrwał wojnę i zakończył służbę dopiero w 1947 r. przez banalne skreślenie z listy floty. Kartka pochodzi z kolekcji Marka Twardowskiego.

Marynistyczne armaty

Tak można by zatytułować serię, która – przyznajemy, że niechcący – zrodziła się w tym roku na łamach Archiwum. Kontynuując po krótkiej przerwie ten nie planowany cykl, pokazujemy ozdobę dziobu pływającej bazy nurkowej *Harpooner* służącej płetwonurkom na Morzu Czerwonym. Działko harpunnicze jest pamiątką po poprzednim zatrudnieniu statku, gdy pod banderą Norwegii polował na wieloryby u wybrzeży macierzystego kraju. Nieciekawe tło dla działka stanowią nieśmiertelne ruiny na Wyspie Spichrzów w Gdańsku.



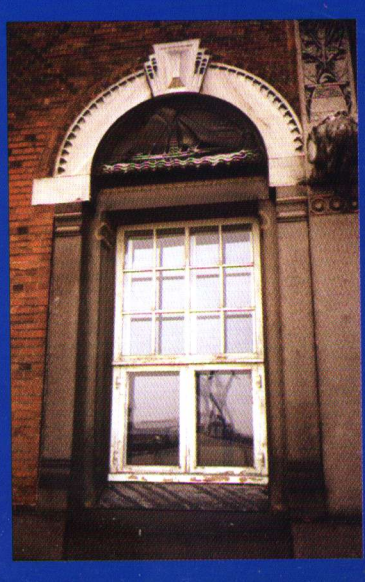
Marynistyczne talerzyki

Miłośnicy Archiwum przysyłają nam w prezencie nie tylko zdjęcia różnych ciekawych obiektów, ale także oryginały! Od p. Mirosławy Szczęsnej z Gdańska otrzymaliśmy dwa talerzyki z porcelany. Przedstawiają różne statki o takiej samej nazwie *Deutschland* z datami 1848 i 1900. Pod napisami, w tarczach, umieszczono znany skrót HAPAG. Talerzyki są niepraktycznie małe, mają średnicę tylko 98 mm. Czy ktokolwiek może powiedzieć coś na ich temat?

Spotkajmy się u Kelvina

Przeglądając roczniki nautyczne sprzed półwiecza redaktor Archiwum natrafił na powyższy tytuł i zdjęcie reklamujące londyński salon firmy Kelvin Hughes. I pomyślał, że dobrze byłoby wpaść do takiego lokalu na morskie opowieści przy, powiedzmy, dobrej kawie... Proszę zwrócić uwagę na sposób wyeksponowania szafek kompasów magnetycznych – chodziło o to, żeby można było spojrzeć na różę kompasu z pozycji sternika, czyli przez peryskop biegnący wewnątrz szafki.

Okno pod okrętem



Okrętowe motywy umieszczone na budynkach znajdujemy najczęściej na attykach, w portalach albo po prostu na płaszczyznach ścian. Tym razem, po raz pierwszy w dziejach naszego Archiwum, prezentujemy marynistyczny otwór okienny. Okno, jedno z dwóch ozdobionych jednomasztowymi żaglowcami, wpuszcza światło do dawnej siedziby urzędu celnego w duńskim Aarhus. Jak się nie trudno domyśleć, płaskorzeźba przedstawia kuter celny. Dla pierwszych gospodarzy budynku ten żaglowiec też był już historycznym symbolem, bo gmach wzniesiono w 1904 r.

ORP Warszawa

Flagowy okręt Marynarki Wojennej w widoku z 1987 roku.

Fot.: Janusz Uklejewski